



25-LECIE ZWYCIĘSTWA

SKRZYDLATA POLSKA

NR 19 (983) • 10. V. 1970 • ROK XXVI/XL • CENA 2 ZŁ

25 lat temu lotnicy polscy uczestniczyli w ostatecznym rozgromieniu niemieckiej armii faszystowskiej i likwidacji reżimu hitlerowskiego, wnosząc poważny wkład w zwycięstwo. Walcząc z wrogiem na wszystkich frontach II wojny światowej, od września 1939 r. do maja 1945 r., wykonali około 110 tysięcy lotów bojowych, strącili łącznie 1 503 samoloty, 190 bomb latających V-1 oraz zrzucili ponad 15 tysięcy ton bomb.

Żołnierze ludowego Wojska Polskiego byli jedynymi, którzy wraz z żołnierzami wyzwoleńczej Armii Radzieckiej szturmowali Berlin i zatknęli tam, obok sztandaru radzieckiego, również sztandar polski.

Zwycięskie sztandary polskie są dziś świadectwem chwały oręża polskiego w Muzeum Wojska Polskiego w Warszawie.

Na zdjęciach: Polskie naddźwiękowe samoloty myśliwskie MiG-21 w locie ćwiczebnym (u góry). Z lewej: Bojowe sztandary polskich pułków w sali Muzeum Wojska Polskiego w Warszawie.

Zdjęcia: WAF

ROK ZAŁOŻENIA: 1930

SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

WYRÓŻNIONY: Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu (FAI), Medalem Rady Narodowej m. Wrocławia „1000 lat istnienia Wrocławia", Medalem Aeroklubu PRL „50 lat Polskiego Lotnictwa Sportowego", Medalem PIHM z okazji 50-lecia Służby Hydrologicznej i Meteorologicznej w Polsce oraz Złotą Odznaką Honorową Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej.

Adres redakcji:
Warszawa 1, ul. Widok 8
Telefon: 27-33-78

REDAGUJE ZESPÓŁ

Redaktor naczelny
JERZY R. KONIECZNY

Sekretarz redakcji
JERZY ZARĘBSKI

Kierownicy działów: PAWEŁ ELSZTEIN (modelarstwo, zagranica); HENRYK KUCHARSKI (komunikacja, łączność z czytelnikami); TADEUSZ MALINOWSKI (literatura, historia); JERZY POMIANOWSKI (sport, aerokluby); JANUSZ M. WOJCIECHOWSKI (technika, astronautyka). Opracowanie graficzne — STANISŁAW KOPF. Redaktor techniczny — IRENA BĄKOWICZ

PRENUMERATA

Kwartalnie — 26 zł
Półrocznie — 52 zł
Rocznie — 104 zł

Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", Warszawa, ul. Towarowa 28. Prenumeraty przyjmowane są do dnia 10 każdego miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty.

Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Towarowa 28, tel. 20-46-88, konto PKO Nr 1-6-100024.

Egzemplarze zdezaktualizowane można nabyć w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch" — Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17, na miejscu lub za zaliczeniem pocztowym.

OGŁOSZENIA

Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

DRUK

Zakłady Graficzne „Dom Słowa Polskiego" — Warszawa, ul. Miedziana 11. Zam. 3541 K-98

WYDAWCA



WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52, telefon: 45-00-61

INDEKS 37703



Żołnierze ludowego Wojska Polskiego w Berlinie, przed Bramą Brandemburską. Maj 1945 roku. Zdjęcie archiwalne

25 - LECIE ZWYCIĘSTWA

W operacji berlińskiej, która ostatecznie przypieczętowała rozgromienie Niemiec hitlerowskich, zaszczyt uczestniczenia przypadł także naszemu ludowemu wojsku, w tym również lotnictwu. Żołnierze polscy obok radzieckich byli jedynymi reprezentantami wojsk sojuszniczych, którzy szturmowali stolicę III Rzeszy i zatknęli tam swoje zwycięskie sztandary.

Polska była pierwszym krajem, który zbrojnie oparł się hitlerowskim planom ujarzmienia świata. Egzamin bohaterstwa i poświęcenia zdali żołnierze polscy, wśród nich również lotnicy, którzy od pierwszego dnia agresji w 1939 r. podjęli nierówną walkę z wrogiem. Wojska niemieckie, w tym hitlerowska Luftwaffe, poniosła w Polsce duże straty, zamykające się liczbą 554 samolotów zniszczonych i uszkodzonych.

Okupowanie kraju nie było równoznaczne ze złożeniem broni przez naród polski. Przystąpił on w kraju do walki podziemnej. Ci natomiast żołnierze polscy, którzy przekroczyli granicę, rozpoczęli formowanie regularnych jednostek lądowych, powietrznych i morskich początkowo we Francji i Anglii, a następnie w Związku Radzieckim.

Zamiarem władz hitlerowskich było nie tylko zlikwidowanie Polski jako państwa, ale i fizyczne zniszczenie jego narodu. Ten ludobójczy plan przeprowadzano nie tylko systematycznie, ale z każdym dniem nasilano. Szalał terror, człowiek nie był pewien swego losu, ludzi pozbawiono wszelkich praw. Naród odpowiedział okupantowi zdecydowanym oporem. Chciał żyć i być wolnym. Nienawiść do okupanta hitlerowskiego i patriotyzm narodu polskiego stały się kamieniem węgielnym do tworzenia zorganizowanego ruchu oporu. Formowano oddziały zarówno w miastach i wsiach, tworzyły się i przystępowały do walki oddziały leśne. Powstawała wielka armia podziemna. W tej armii nie brakło oddziałów lotniczych, przygotowujących się do przejęcia lotnisk i sprzętu.

Nasilała się w kraju działalność dywersyjno-wywiadowcza oddziałów spadochronowych ludowego Wojska Polskiego. Rozpracowano tajemnicę broni V i przekazano ją do Anglii. Przyjmowano zrzuty sprzętu wojskowego. Lotnictwo polskie współpracowało z ruchem oporu nie tylko własnego kraju ale prawie całej Europy.

Według niepełnych danych Armia Ludowa w 1944 roku przeprowadziła 904 duże operacje wojskowe, w tym 120 bitew, w czasie których zginęło 20 tysięcy hitlerowców. Zniszczono 191 samolotów, 24 czołgi, wysadzono w powietrze 350 wojskowych transportów kolejowych.

Armia Ludowa uderzała w najczulsze, najbardziej newralgiczne punkty systemu niemieckiej administracji i gospodarki na najbliższym zapleczu frontu. Armia ta mobilizowała do walki wszystkich, niezależnie od przynależności organizacyjnej, tworzyła zalążek przyszłej kadry ludowego Wojska Polskiego, stała się siłą zbrojną walczącą o nową Polskę.

Polskie lotnictwo uczestniczyło we wszystkich rodzajach działań w minionej wojnie, w tym w wyzwoleniu Polski, atakowaniu i bombardowaniu Niemiec hitlerowskich z Berlinem włącznie, w osłonie wypraw bombowych, rozpoznawaniu celów strategicznych wroga, w walkach powietrznych, w zrzutach broni, amunicji i sprzętu medycznego.

Polscy myśliwcy w II wojnie światowej zestrzelili na pewno 999 samolotów hitlerowskich oraz 190 bomb latających, przy czym wraz z maszynami strąconymi prawdopodobnie i uszkodzonymi bilans ten zamyka się liczbą 1503 samolotów. Nasi lotnicy bombowi zrzucili łącznie ponad 15 tysięcy ton bomb.

W okresie minionej wojny Polacy walczyli nieprzerwanie, najdłużej prowadzili walkę zarówno na froncie podziemnym w kraju, na zachodzie i wschodzie, a następnie współdziałali w wyzwalaniu kraju. Polski wkład w zwycięstwo liczył się w walce z Niemcami hitlerowskimi, miał rozmiary, jakimi nie może proporcjonalnie do swoich możliwości poszczycić się żaden inny kraj. Bohaterem został cały Naród. Za zwycięstwo i odzyskanie wolności zapłacił On stratą 6 milionów obywateli.

Żołnierz polski wniósł w dzieło zwycięstwa nad Niemcami hitlerowskimi ogromny wkład o dużym znaczeniu dla przebiegu poszczególnych operacji na frontach II wojny światowej. Walcząc u boku bratniej Armii Radzieckiej odniósł jedno z najpiękniejszych zwycięstw oręża polskiego. W kwietniu 1945 r. siły koalicji antyhitlerowskiej na wszystkich frontach Europy liczyły: Związek Radziecki — 450—500 dywizji; USA — 67 dywizji; Wielka Brytania — 15 dywizji; Polska — 14 dywizji, w tym trzy dywizje Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie; Francja — 10 dywizji. Byliśmy więc czwartą co do liczebności wojska siłą w walce z Niemcami hitlerowskimi.

W ostatnim roku wojny ludowe Siły Zbrojne Polski liczyły około 400 tysięcy żołnierzy. Z tego ponad połowa walczyła na froncie. Ich wyposażenie stanowiło m.in. 3 100 dział i moździerzy, 500 czołgów i dział pancernych oraz 320 samolotów.

„My Polacy pamiętamy, — stwierdził w wywiadzie dla redakcji „Trybuny Ludu" i „Przyjaźni" prezes Zarządu Głównego ZBoWiD, zastępca członka Biura Politycznego i sekretarz KC PZPR Mieczysław Moczar — że Związek Radziecki w ciężkich dla niego chwilach postawił do naszej dyspozycji potężne środki materialne oraz wydzielił kadrę składającą się przeważnie z Polaków, których ojcowie zostali niegdyś rzuceni przez losy historii w głąb carskiej Rosji. Pomoc ta pozwoliła stworzyć silne i nowocześnie uzbrojone jednostki Wojska Polskiego.

I właśnie Wojsku Polskiemu dane było wbijać słupy graniczne na Odrze i Nysie — w imieniu wszystkich polskich żołnierzy, którzy szli do Polski na frontach całego świata: i tych ze wschodu i tych z zachodu spod Monte Casino, z Oceanu Lodowatego i z konwojów do Murmańska, i tym broniących Francji, Londynu i Tobruku. W imieniu ich wszystkich żołnierze ludowego Wojska Polskiego wbijali na Odrze i Nysie słupy graniczne i zatknęli biało-czerwony sztandar na Bramie Brandemburskiej."

„Okres lat 1939—45 sprawił, że wszystkie tak pozytywne cechy naszego narodu, jak patriotyzm, umiłowanie wolności, szlachetność, ofiarność — zajaśniały najwyższym blaskiem. Potrzeba, aby nasze młode pokolenie, w żadnej mierze nie zubożając tych wspaniałych cech naszego narodu, wzbogaciło je o nowe cechy, które jak dotychczas nie były naszą najmocniejszą stroną jak: gospodarność, systematyczność, dyscyplina, obowiązkowość, rzetelność w wykonywaniu codziennych obowiązków przez każdego i na każdym stanowisku.

Dzisiaj w przededniu 25 rocznicy zwycięstwa, wspominamy te wszystkie czyny, dokonania i zdarzenia, które legły kamieniem węgielnym u podstaw naszej nowej ludowej państwowości, wspominamy wszystkie te czyny, dokonania i zdarzenia, które na przestrzeni 25 lat istnienia tej państwowości złożyły się na dzisiejsze oblicze naszego narodu, jego pozycje na politycznej i gospodarczej mapie świata, na jego skucesy w dziedzinie nauki, kultury i oświaty.

I jedne i drugie mają wspólny mianownik. Jest nim ideowa i moralna siła tkwiąca w społeczno-politycznym programie partii, zarówno ta, która zawarta była w jej pierwszym programie ze stycznia 1942 r., jak i ta, która tkwi w jej ostatnim programie wypracowanym na V Zjeździe PZPR."

Po dwudziestu pięciu latach zwycięstwa nad faszyzmem i podpisaniu bezwarunkowej kapitulacji, sytuacja międzynarodowa wymaga od państw socjalistycznych dalszej konsolidacji politycznej i umacniania potencjału militarnego. Możemy się czuć bezpiecznie w naszym kraju wtedy, kiedy wszyscy nasi sojusznicy są bezpieczni. (m)

Z LOTNICZEGO PODWÓRKA

● **AEROKLUB** Rybnickiego Okręgu Węglowego liczy sobie już 5 lat. 5 kwietnia odbyło się walne zgromadzenie tego aeroklubu, na które przybył prezes APRL gen. bryg. nawig. **Władysław Jagiełło.** Rok 1969 był dla klubu owocny: na samolotach wylatano 880 godzin, na szybowcach — 876 godzin, a spadochroniarze wykonali w ub. r. 867 skoków. W czasie obrad 5 zasłużonych działaczy Aeroklubu ROW odznaczono medalami „Za Zasługi dla Obronności Kraju", a 15 przedstawicielom przedsiębiorstw górniczych wręczono dyplomy uznania ZG APRL.

•

● **ROZSTRZYGNIĘTO** konkurs o tematyce lotniczej i astronautycznej zorganizowany dla młodzieży szkół podstawowych i placówek kulturalno-oświatowych z województwa poznańskiego. Nadesłano 809 prac. Indywidualnie I miejsce przyznano **M. Pancer** z Piły. Nagrodę zbiorową zdobyła Szkoła Podstawowa Nr 3 z Rawicza. Konkurs przygotowało Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich w Poznaniu, a nagrody ufundowali m. in. Kuratorium, DWL i Aeroklub Poznański.

•

● **Z OKAZJI** 25-lecia Węgierskiej Republiki Ludowej w jednostce Wojsk Obrony Powietrznej Kraju odbyło się spotkanie kadry i żołnierzy służby zasadniczej z attache wojskowym i lotniczym Ambasady WRL w Polsce — płk **Gyula Feherem,** który w swym wystąpieniu omówił osiągnięcia WRL w budownictwie socjalizmu oraz zapoznał uczestników spotkania z życiem i szkoleniem żołnierzy Węgierskiej Armii Ludowej. Podczas pobytu w jednostce płk **Gyula Feher** zwiedził salę historii oraz bazę szkoleniową, żywo interesując się problemami szkolenia i wychowania młodych lotników. (s)

•

● **PRZY** Okręgu Warszawskim Polskiego Związku Filatelistów powołano Klub Korespondentów i Publicystów Filatelistów „Publicysta" (adres: Warszawa 1, skrytka pocztowa 104). Zadaniem Klubu jest podjęcie działalności zmierzającej do popularyzacji filatelistyki w prasie, radio i telewizji za pośrednictwem kącików filatelistycznych lub innych publikacji o tej tematyce. Przewodniczącym jest **Władysław Kraska.**

•

● **WYDAWNICTWO** „Wiedza Powszechna" wydało w ramach znanej serii „Omega" książkę autora angielskiego **Oliver'a G. Sutton'a** pt. „Opanowanie przestworzy. Zarys teorii lotu" (tłum. **R. Lewandowski**). Tomik podwójny 160/161, stron 240, cena 20 zł. Popularnie ujęta synteza przedmiotu.

•

● **PRZEDSTAWICIEL** towarzystwa „Air France" w Polsce, **Louis Mosole,** spotkał się 27 kwietnia br. z członkami Klubu Publicystów Lotniczych SDP i poinformował ich o nowościach wprowadzonych na francuskich liniach lotniczych w 1970 r. Następnego dnia „Air France" przy współudziale towarzystwa SOPEXA, zorganizował w Pałacu w Jabłonnie „Podwieczorek galijski".

•

● **WICEPREZES** Aeroklubu PRL pil. **Stanisław Skalski,** przebywał w Białymstoku, gdzie spotkał się z młodzieżą Technikum Mechanicznego i Technikum Wodno-Melioracyjnego oraz z gronem aktywu ZMS. Miejscowa „Gazeta Białostocka" przeprowadziła przy tej okazji rozmowę ze sławnym pilotem.

•

● **ZARZĄD** Wojewódzki ZMS wspólnie z Aeroklubem Lubelskim przygotowuje w ramach akcji „Lato ZMS-70" letnie obozy szkoleniowe dla kandydatów na szybowników i spadochroniarzy. Tego rodzaju obozy są w Lublinie co roku dobrą tradycją.

•

● **W JEDNEJ** ze szkół podstawowych, noszących imię Wojsk Obrony Powietrznej Kraju, odbyła się uroczystość wręczenia szczepowi harcerskiemu tej szkoły sztandaru organizacji ZHP oraz nadania mu imienia 1 Brygady Pancernej Bohaterów Westerplatte. W uroczystości wzięli udział przedstawiciele jednostki WOPK, Komitetu Rodzicielskiego, Kuratorium Szkolnego i Komendy Hufca ZHP. Młodzież złożyła uroczyste przyrzeczenie. W części artystycznej wystąpiły zespoły szkolne i żołnierski zespół amatorski. (s)

•

● **ODDZIAŁ** PUL Aeroklubu Wrocławskiego rozpoczął tegoroczną akcję wysiewania nawozów na polach w marcu. Samolotami obsiano już w województwie wrocławskim i zielonogórskim 5 tysięcy hektarów ziemi. Plan na 1970 r. przewiduje obsłużenie przez samoloty wrocławskiego PUL-u 80 tysięcy hektarów.

•

● **W DNIACH** 13—17 kwietnia br. przeprowadzono w Aeroklubie Jeleniogórskim odprawę szkoleniową kierowniczego personelu służby inżynieryjno-lotniczej Aeroklubu PRL. Wzięli w niej udział szefowie techniczni aeroklubów regionalnych i ośrodków APRL. Naradzie przewodniczył Główny Inżynier Aeroklubu PRL mgr inż. **E. Pujszo,** a udział w niej wzięli także przedstawiciele Wojsk Lotniczych, ZLC oraz IKCSP. Celem odprawy było podsumowanie działalności służby inżynieryjno-lotniczej za rok 1969, podniesienie kwalifikacji w zakresie: napraw i konserwacji sprzętu lotniczego, organizacji pracy oraz udzielenie wytycznych na rok 1970. W szerokim zakresie przedyskutowano zagadnienia związane z organizacją pracy służby technicznej, zapewnienie wysokiej sprawności technicznej sprzętu i wykorzystanie jego zgodnie z aktualnymi założeniami. Zwrócono także uwagę na zagadnienia prawidłowej gospodarki i zapewnienie wysokiego współczynnika bezpieczeństwa latania. W dyskusji zebrani postulowali szereg wniosków w zakresie zaopatrzenia technicznego i troski o użytkowany sprzęt. (BW)

•

● **W OŚRODKU** Szybowcowym Aeroklubu Grudziądzkiego w Lisich Kątach odbyły się w dniach 13—17 kwietnia br. egzaminy teoretyczne i praktyczne z techniki pilotażu kierowników i szefów wyszkolenia z wszystkich aeroklubów okręgu północnego.

•

● **W ZAKŁADACH** Naprawczych Taboru Kolejowego w Mińsku Mazowieckim powstało koło lotnicze Aeroklubu Warszawskiego im **Pelagii Majewskiej.** Skupia ono ponad 40 członków. Inicjatorem jego powstania był szybownik ze złotą odznaką; elektryk z działu Głównego Mechanika ZNTK — **Tadeusz Skuza.**

•

● **JAK** podaje „Wieczór Wrocławia", **Józef Borzęcki,** któremu swego czasu zdewastowano motoszybowiec „Cirrus" (o czym uprzednio donosiliśmy) dokonał naprawy swego sprzętu i zamierza już w czerwcu br. wznowić loty na „Cirrusie".

•

● **NA** ostatnim swoim zebraniu Zarząd Aeroklubu Warszawskiego zatwierdził listę kandydatów na podstawowe szkolenie samolotowe. Są wśród nich młodzi szybownicy: **Józef Grądzki, Paweł Pawlak, Ryszard Szułakiewicz, Władysław Szaro** i **Andrzej Urbański.** Ponadto na podstawowe szkolenie samolotowe zakwalifikowano wyróżniających się w pracy społecznej instruktorów szybowcowych, **Bohdana Jancelewicza** i **Bogdana Srokowskiego.**

WROCŁAW. Ratusz z XIII — XVI wieku.

Zdjęcie: Z. KAMYKOWSKI

POLSKA Z LOTU PTAKA

ŚWIĘTO TRANSPORTOWCÓW I DROGOWCÓW

ĆWIERĆ miliona drogowców, pracowników transportu samochodowego i lotniczego oraz zaplecza technicznego motoryzacji obchodziło 26 kwietnia br. tradycyjny Dzień Transportowca i Drogowca. Centralne uroczystości odbyły się 24 kwietnia br. we Wrocławiu.

W czasie akademii w imieniu kierownictwa partii i rządu serdeczne pozdrowienia dla wszystkich transportowców i drogowców przekazał wicepremier **Marian Olewiński.**

Następnie uczestnicy akademii wysłuchali referatu ministra Komunikacji **Mieczysława Zajfryda,** który m. in. ogłosił wyniki współzawodnictwa pracy za ubiegły rok. Sztandar Prezesa Rady Ministrów i CRZZ wręczono przedstawicielom wojewódzkiego Przedsiębiorstwa PKS w Katowicach oraz Przedsiębiorstwu Robót Drogowych w Krakowie.

Zebrani jednogłośnie uchwalili tekst listu do I sekretarza KC PZPR **Władysława Gomułki.**

W Sali Rycerskiej wrocławskiego ratusza najbardziej zasłużeni pracownicy tego działu gospodarki narodowej otrzymali wysokie odznaczenia przyznane im przez Radę Państwa. Odznaczenia wręczono także na akademiach lokalnych.

Krzyże Kawalerskie Orderu Odrodzenia Polski otrzymali m. in.: mechanik lotniczy LOT-u **Ignacy Gołyński,** wicedyrektor Centralnego Zarządu Lotnictwa Cywilnego — **Jerzy Rybarski** i naczelnik portu lotniczego w Rzeszowie — **Aleksander Cybowski.** Srebrnym Krzyżem Zasługi odznaczony został kierownik Oddziału Załóg Lotniczych PLL LOT — **Szczepan Sidorczuk.**

40-LECIE AEROKLUBU ŁÓDZKIEGO

W sali Garnizonowego Klubu Oficerskiego w Łodzi odbyła się 26 kwietnia br. uroczystość 40-lecia Aeroklubu Łódzkiego. Po zagajeniu i powitaniu przybyłych przedstawicieli władz miejscowych i Zarządu Głównego Aeroklubu PRL, referat okolicznościowy wygłosił poseł na Sejm PRL i prezes AŁ, **Edward Wróblewski.** Z kolei sekretarz łódzkiego Prezydium Frontu Jedności Narodu, **Bolesław Wesołowski** wręczył ufundowany przez społeczeństwo łódzkie sztandar na ręce prezesa AŁ, który z kolei przekazał go pocztowi sztandarowemu.

Następnie zabrał głos prezes Zarządu Głównego Aeroklubu PRL, gen. bryg. nawig. **Władysław Jagiełło,** który między innymi powiedział: „Aeroklub Łódzki dobrze zasłużył się Ojczyźnie, wykonał te wszystkie zadania, które postawiła przed nim Ojczyzna na polu szkolenia, walki i odbudowy". Wystąpienie prezesa ZG APRL nagrodzono długotrwałymi oklaskami.

Część oficjalną uroczystości zakończyła dekoracja zasłużonych działaczy lotnictwa sportowego. Krzyże Zasługi otrzymali: srebrne — **Mieczysław Niedźwiedzki** i **Witold Kalita,** brązowy — **Juliusz Kadzielewski;** brązowe medale „Za Zasługi dla Obronności Kraju" — **Karol Gawora, Waldemar Papszun, Paweł Spotowski, Zygmunt Sroczyński, Henryk Szlagowski;** odznaki Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego — **Włodzimierz Bredsznajder, Ryszard Szulc, Seweryn Wosik;** medale „50-lecia Polskiego Lotnictwa Sportowego" — **Wojciech Matz** i **Jerzy Wosik;** odznaczenia ZMS im. Janka Krasickiego — **Karol Gawora, Stanisław Mucha, Józef Pieczewski, Bogdan Szmidt, Józef Wolski** i **Krzysztof Zygowiec;** dyplomy ZG APRL — **Stanisław Pawlik, Mieczysław Niedźwiedzki, Karol Gawora, Witold Kalita, Stanisław Konopka, Eugeniusz Olesienkiewicz** i **Bogdan Szmidt.** Ponadto wręczono puchary za czołowe miejsca w zawodach szybowcowych; otrzymali je **Józef Pieczewski, Jacek Lewandowski** i **Lech Przybylski.**

W czasie uroczystości delegacja Aeroklubu Łódzkiego złożyła wiązanki kwiatów pod pomnikami: na terenie lotniska i miasta.

W części artystycznej zaprezentowano zebranym barwny film fabularny „Bitwa o Anglię".

Po projekcji filmu Zarząd Aeroklubu Łódzkiego podejmował swych członków i zaproszonych gości tradycyjną lampką wina. (m)

OPOLSKI RAJD PILOTÓW I DZIENNIKARZY

DLA uczczenia 25 rocznicy rozgromienia faszyzmu oraz ćwierćwiecza powrotu Ziem Zachodnich i Północnych do Macierzy rozegrano II Opolskie Zawody Pilotów i Dziennikarzy. Zawody były jednocześnie eliminacją pilotów w randze Okręgowych Zawodów Samolotowych Rajdowo-Nawigacyjnych (III liga).

Impreza, rozegrana w okresie 23—26 kwietnia br. w Opolu, zorganizowana została przez Aeroklub Opolski i Oddział Opolski Stowarzyszenia Dziennikarzy Polskich przy wydatnej pomocy wojewódzkich władz partyjnych i państwowych a także organizacji młodzieżowych i społecznych, instytucji i zakładów pracy.

W zawodach startowało 18 załóg z Opola, Wrocławia i Jeleniej Góry, w tym 10 załóg z dziennikarzami na pokładzie. Rozegrano trzy konkurencje nawigacyjne według regulaminu III ligi.

W klasyfikacji zawodów okręgowych zwyciężyli: **pil. Jan Kuśnierz — nawig. Stanisław Pasternak (Wrocław) — 3 122 pkt** przed załogami opolskimi w składzie **Ryszard Rutkowski — Andrzej Mach — 3 068 pkt i Jerzy Przystajko — Bogumił Olszewski — 3 063 pkt.** Najlepszym pilotem II Opolskich Zawodów Pilotów i Dziennikarzy został **Ryszard Rutkowski** przed **Jerzym Przystajką** i **Tadeuszem Semlą** (wszyscy z Opola).

Na klasyfikację dziennikarzy składały się punkty zdobyte za trzy prace na tematy: 1. 25-lecie powrotu Ziem Zachodnich do Macierzy (opublikowana do dnia rozpoczęcia imprezy); 2. Na szlaku walk o wyzwolenie Opolszczyzny; 3. Z lotu ptaka (relacja z zawodów). Najwyższą ocenę za swe prace uzyskał **red. Bogumił Olszewski** z „Trybuny Opolskiej" (3 454 pkt). Kolejne noty uzyskali: **red. Zbigniew Hrapkowicz** z Rozgłośni Polskiego Radia w Opolu (3 243 pkt) i **red Andrzej Mach** z „Trybuny Opolskiej" (3 187 pkt).

Łączna klasyfikacja II Opolskich Zawodów Pilotów i Dziennikarzy przedstawia się następująco: **1. Jerzy Przystajko (Opole) — Bogumił Olszewski („Trybuna Opolska") — 6 517 pkt; 2. Ryszard Rutkowski (Opole) — Andrzej Mach („Trybuna Opolska") — 6 255 pkt; 3. Włodzimierz Poleszczuk (Opole) — Zbigniew Hrapkowicz (PR Opole) — 5 825 pkt; 4. Władysław Malina (Wrocław) — Mieczysław Stankiewicz (Klub Związków Twórczych Opole) — 5 614 pkt; 5. Jerzy Krzywda (Opole) — Edward Drosik (PR Opole) — 5 518 pkt.**

Obszerniej o zawodach napiszemy w jednym z najbliższych numerów. (kh)

POMNIKI LOTNICZEJ SŁAWY

Tekst: ADAM JOŃCA

Zdjęcia: ANDRZEJ ZIĘBA (7) i STANISŁAW IWAN (1)

Jadąc tramwajem Alejami Jerozolimskimi w kierunku prawobrzeżnej dzielnicy Warszawy, Pragi, mijamy kompleks potężnych gmachów — to Muzeum Narodowe i, usytuowane na wiślanej skarpie, Muzeum Wojska Polskiego.

Wielkie szare budynki Muzeum Wojska Polskiego kryją w swym wnętrzu z pietyzmem konserwowaną broń, mundury, sztandary.

Ekspozycja poświęcona lotnictwu jest nad podziw obszerna. Zwiedzający znajdzie w Muzeum modele słynnych polskich samolotów (m. in. zwracają uwagę dobrze wykonane modele P-11 i „Łosia"), wiele dokumentów, lotnicze mundury i sztandary, broń pokładową. Na obszernym dziedzińcu, pośród czołgów, dział, torped i min, stoi osiem samolotów — pomników. Jest tam: Jakowiew Jak-9 pierwszego pułku lotnictwa myśliwskiego „Warszawa", Polikarpow Po-2 drugiego pułku nocnych bombowców „Kraków", Iliuszyn Ił-2 trzeciego pułku lotnictwa szturmowego, Petlakow Pe-2 pierwszej Dywizji Lotnictwa Bombowego i 1 Mieszanego Korpusu Lotniczego, Iliuszyn Ił-10, Tupolew Tu-2, Jakowlew Jak-23 i LIM-1. Te osiem maszyn to HISTORIA LUDOWEGO LOTNICTWA.

W kącie dziedzińca, między budynkiem Muzeum i zabudowaniami gospodarczymi, stoi niepozorny dwupłatowiec. Obejrzyjcie kryty płótnem kadłub, maleńkie cylindry gwiazdowego silnika. Warto — dla tych kilku chwil zadumy nad drogą, jaką przeszło nasze lotnictwo od 160-konnego „kukuruźnika" do wielu ton ciągu nowoczesnego samolotu bojowego.

Polikarpow Po-2

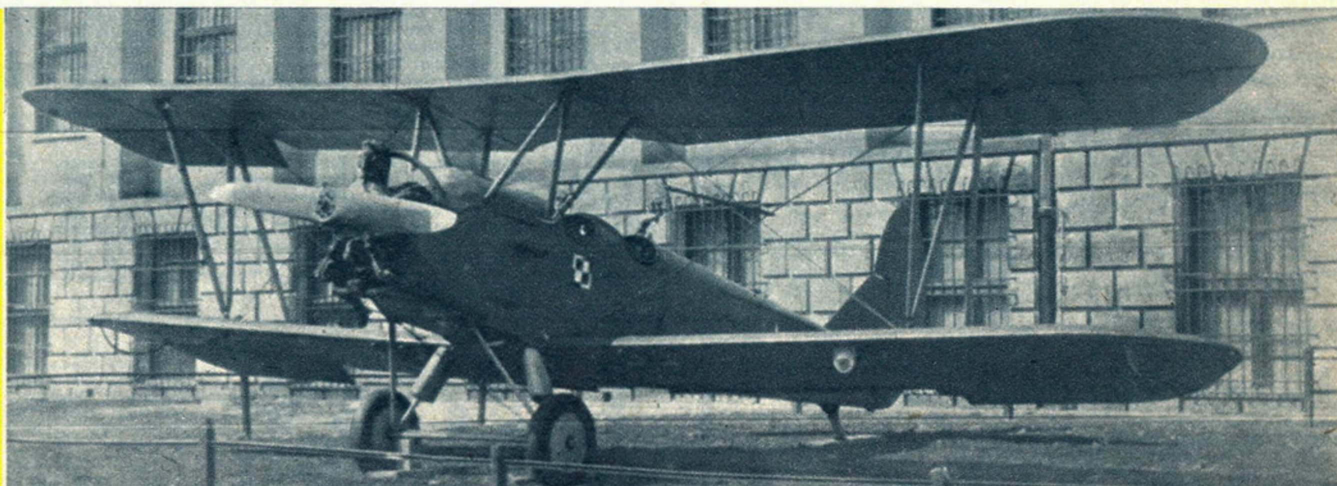
Samolot Po-2 (zdjęcie z prawej) skonstruowano w 1929 roku jako samolot ćwiczebny (stąd często używana inna nazwa — U-2). Był to dwupłatowy samolot o konstrukcji drewnianej, kryty płótnem.

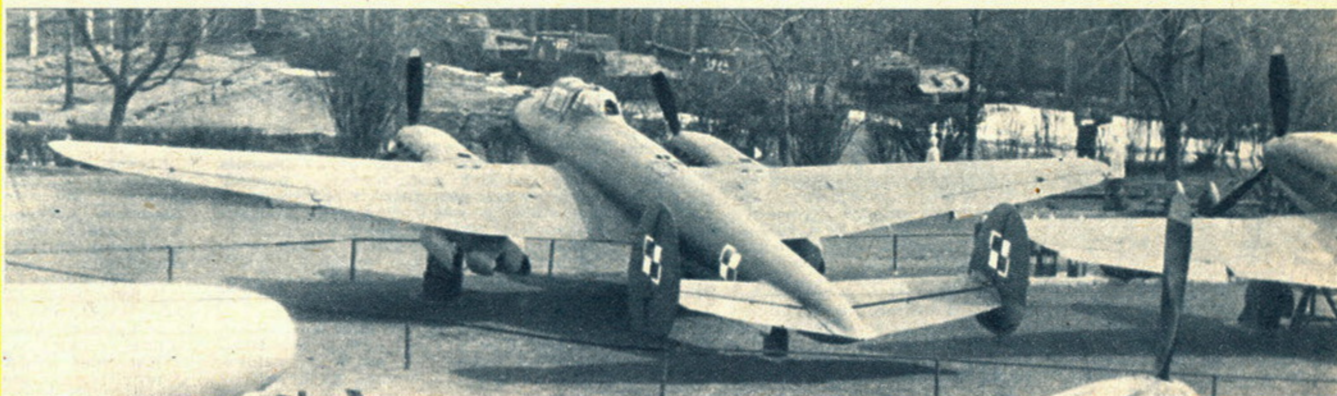
W czasie wojny znalazł wielorakie zastosowanie — używany był jako samolot łącznikowy, sanitarny i jako lekki bombowiec nocny. W tej ostatniej wersji uzbrajany był w karabin maszynowy typu Szkas kalibru 7,62 mm, z zapasem 80 sztuk amunicji i 100 kG bomb.

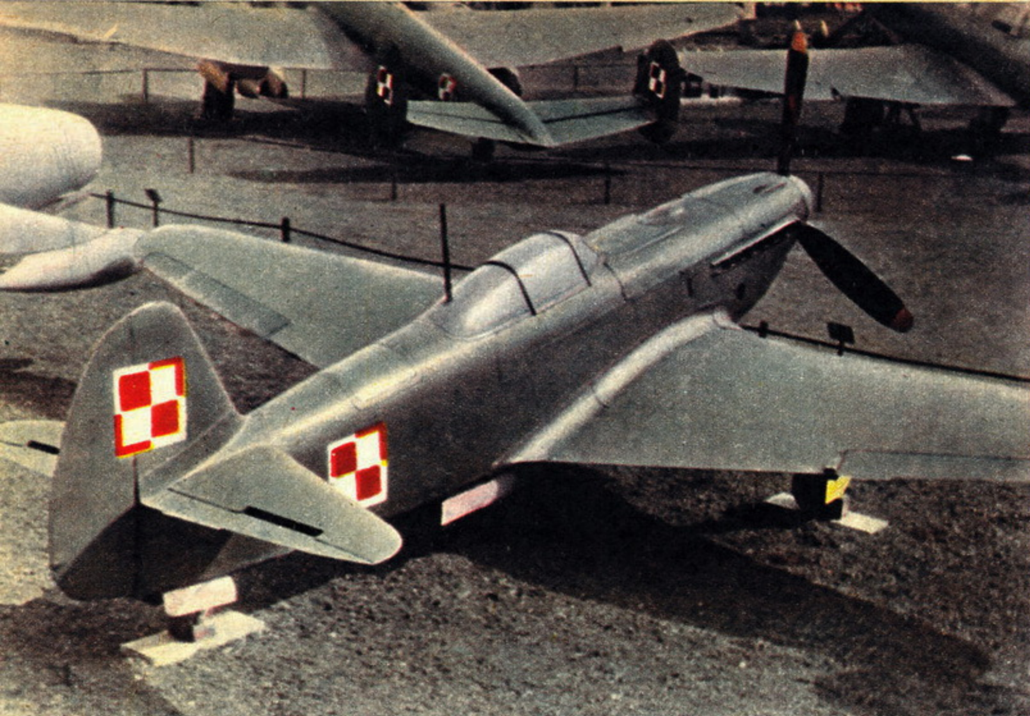
★

Petlakow Pe-2

Petlakow Pe-2, zwany popularnie „peszką", (zdjęcie z prawej), był metalowym dolnopłatem przystosowanym do bombardowania z lotu nurkowego i poziomego. Samolot uzbrojony był w trzy karabiny maszynowe typu UB, kalibru 12,7 mm (jeden w skrzydle, dwa ruchome), dwa karabiny maszynowe typu Szkas, kalibru 7,62 mm (jeden w skrzydle, jeden przenośny). Na dziesięciu wyrzutnikach (cztery pod skrzydłami, sześć w komorach bombowych) można było zawiesić do 1100 kG bomb.







Jakowlew Jak-9

Samolot myśliwski Jakowlew Jak-9 (zdjęcie z lewej) był jednomiejscowym myśliwcem w układzie dolnopłata. Uzbrojony był w jedno działko typu Szwak kalibru 20 mm lub działko typu Nudelman-Suranow NS-37 kalibru 37 mm, strzelające przez wydrążony wał reduktora oraz jeden karabin maszynowy typu UBS kalibru 12,7 mm umieszczony nad silnikiem.



LIM-1

LIM-1 (zdjęcie niżej) to licencyjna wersja radzieckiego samolotu MiG-15, pierwszego w świecie seryjnego odrzutowca ze skośnymi płatami. Ten najlepszy w latach pięćdziesiątych myśliwiec odrzutowy produkowany był przez nasz przemysł lotniczy.

Iliuszyn Ił-2

Ił-2 był samolotem szturmowym. Dzięki opancerzeniu (przednia część kadłuba wykonana była z płyt stalowych) mógł działać na małych wysokościach. Czyniło go to postrachem hitlerowskich żołnierzy, którzy nadali mu przydomek „Schwarzer Tod" — czarna śmierć.

Ił-2 (zdjęcie niżej) uzbrojony był w dwa działka typu Szwak, kalibru 20 mm lub dwa działka typu WJa, kalibru 23 mm, dwa karabiny maszynowe typu Szkas, kalibru 7,62 mm i jeden karabin maszynowy typu UBT, kalibru 12,7 mm. Pod skrzydłami miał cztery prowadnice do wystrzeliwania pocisków rakietowych. Zabierał do 600 kG bomb.

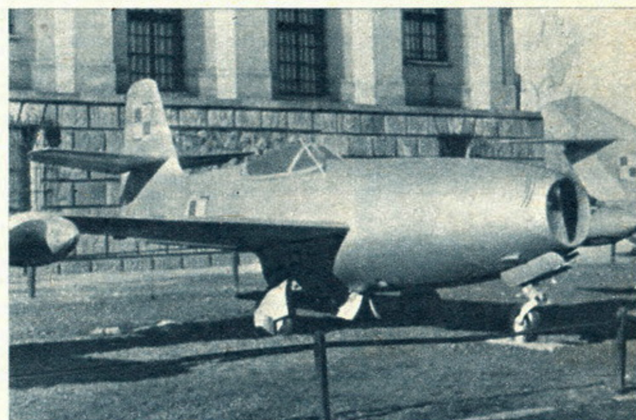
Tupolew Tu-2 (powyżej)

Samoloty Tupolew Tu-2 były ostatnimi w polskim lotnictwie samolotami bombowymi z silnikami tłokowymi. Używano ich w latach pięćdziesiątych, po czym zastąpiły je nowocześniejsze, odrzutowe Ił-28.

Jakowlew Jak-23 (niżej)

Jaki-23 i Jaki-17 to pierwsze samoloty odrzutowe w ludowym lotnictwie polskim. Na nie właśnie przesiedli się z Jaków-9P nasi lotnicy w latach pięćdziesiątych. Były to samoloty o dobrych właściwościach pilotażowych, o rewelacyjnej na owe czasy prędkości wznoszenia — około 40 m/s.





PAMIĘTAM JAK DZIŚ...

Z okazji 25 rocznicy zwycięstwa nad hitlerowskimi Niemcami redakcja nasza zwróciła się do szeregu byłych uczestników powietrznych zmagań II wojny światowej z prośbą o odpowiedź na pytanie:

Gdzie zastał Pana dzień zwycięstwa? Jak przyjął Pan ten tak długo oczekiwany, ważny fakt dziejowy?

Oddajmy głos naszym rozmówcom.



Stanisław Skalski

PREZENT IMIENINOWY

W PIERWSZYCH dniach maja 1945 roku wiadomo było, że kapitulacja Niemiec jest sprawą dni. Nikt jednak nie wiedział, kiedy dokładnie ona nastąpi. Nadszedł wreszcie 8 maja, dzień moich imienin. Od rana przyjmowałem życzenia od kolegów. I oto gdzieś około południa padła wieść: Niemcy skapitulowały, koniec wojny! Był to dla mnie najmilszy prezent imieninowy, jaki mogli mi sprawić Niemcy.

Wraz z kolegami czciłem tę podwójną uroczystość u Zdzisława Radomskiego, polskiego pilota, który po utracie ręki w czasie wojny i zdemobilizowaniu otworzył własny bar w Londynie.

Byłem wtedy, w stopniu angielskim podpułkownika i polskim majora, oficerem operacyjnym w sztabie 11 grupy myśliwskiej pod Londynem (od końca lutego 1945 r., czyli od powrotu z USA, gdzie ukończyłem wyższą szkołę wojenną).

W dniu kapitulacji Niemiec — nad Anglią, przyzwyczajoną już do nieustannego huku wypraw bombowych lecących nad Niemcy, zapanowała niesamowita cisza. Londyn natomiast wyległ na ulice i szalał z radości kilka dni i nocy pod rząd. Cieszyliśmy się i my, polscy żołnierze, z zakończenia wojny. Przede wszystkim czuliśmy jednak olbrzymie odprężenie. Odnoszę przy tym wrażenie, że Anglicy cieszyli się bardziej pełnym szczęściem niż my. My byliśmy bowiem na obcej, chociaż przyjaznej ziemi, daleko od Ojczyzny. Wtedy, w dni zwycięstwa 1945 roku, bardziej niż kiedykolwiek pragnęliśmy być w kraju i cieszyć się wśród swoich. Stąd dominował toast — wezwanie: „Wracamy do Polski!"

★

Płk pil. Stanisław Skalski jest dziś wiceprezesem Aeroklubu PRL. As myśliwski z czasów II wojny światowej, ma największą z polskich pilotów liczbę zestrzeleń samolotów wroga: 22 1/4 pewne, 2 prawdopodobne i 4 uszkodzone. Walczył w kampanii wrześniowej w Polsce a potem w lotnictwie polskim na Zachodzie. Łącznie wykonał 336 lotów bojowych w czasie 536 godzin. Był dowódcą eskadr w dywizjonach 306 i 316 oraz dywizjonu 317, dowodził polskim zespołem myśliwskim w Afryce (tzw. „Cyrk Skalskiego" — przyp. red.), 601 dywizjonem hrabstwa Londyn, 131 Skrzydłem (3 dywizjony polskie walczące na samolotach „Spitfire") oraz 133 Skrzydłem (2 dywizjony polskie i 1 angielski na „Mustangach").

Odznaczony jest m. in. Krzyżem Grunwaldu III klasy, Krzyżami Virtuti Militari IV i V klasy, 4-krotnie Krzyżem Walecznych i 4-krotnie Medalem Lotniczym. Spośród odznaczeń angielskich posiada m. in. Zaszczytny Order Zasługi (DSO) i 3-krotnie Zaszczytny Krzyż Lotniczy (DFC). Po wojnie otrzymał m. in. Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski i Srebrny Medal „Za Zasługi dla Obronności Kraju". (kh)



Włodzimierz Gedymin

TAJEMNICZY ŁADUNEK

DZIEŃ oficjalnego zakończenia II wojny światowej 9 maja 1945 r., zastał mnie w Bydgoszczy, gdzie pracowałem jako radiotechnik, w miejscowej rozgłośni Polskiego Radia. Pierwszym moim zadaniem w tym dniu była radiofonizacja miejsca uroczystości poświęconej ostatecznemu zwycięstwu nad hitleryzmem.

Oczywiście fakt kapitulacji Niemiec przyjąłem z największą radością. Byłem szczęśliwy, że wreszcie skończyła się wojna, że cały naród będzie mógł żyć i pracować normalnie.

★

Włodzimierz Gedymin jest dziś kapitanem pilotem w Zarządzie Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych. Wybuch II wojny światowej zastał go, jako podporucznika pilota, w 131 eskadrze myśliwskiej 3 pułku lotniczego w Poznaniu.

Ranny w czasie walk, przetransportowany zostaje do Warszawy, skąd Niemcy chcieli go wraz z innymi rannymi Polakami przewieźć na „leczenie" w głąb Rzeszy. Ucieczka ratuje się przed tą „okazją". Podejmuje walkę w podziemiu w szeregach Armii Krajowej. Działając w komórkach Komendy Głównej AK, najpierw „Syrena" a potem „Most", przyjmuje zrzuty lotnicze i organizuje lądowanie samolotów alianckich w okupowanej Polsce. „Włodek", bo taki był pseudonim okupacyjny Włodzimierza Gedymina organizuje m. in. sławne lądowanie samolotu DC-3 w pobliżu wsi Wał Ruda i Jadowniki Mokre, mniej więcej w połowie drogi między Krakowem a Rzeszowem. Właśnie wtedy samolot zabrał bardzo cenny i nie mniej tajemniczy ładunek, który jak się potem okazało zawierał najważniejsze części niemieckiej rakiety-bomby V-1.

Włodzimierz Gedymin jest kapitanem rezerwy. Za działalność w czasie wojny odznaczony został m. in. Krzyżem Virtuti Militari V klasy. (kh)



Jerzy Nieciengiewicz

WALKA DO OSTATNIEGO DNIA

KAPITULACJA hitlerowskich Niemiec mnie i cały Pułk Nocnych Bombowców „Kraków" zastała na frontowym lotnisku w pobliżu Łaby. Do ostatniego dnia wojny nie mieliśmy spokoju. Ze względu na zagrożenie ze strony wroga, pułk przygotowany był do natychmiastowej ewakuacji. Jeszcze w nocy z 7 na 8 maja 1945 r. poleciałem wraz z moim obserwatorem, wówczas chorążym, a obecnie pułkownikiem Aleksandrem Danielakiem, na zadanie bojowe. Bombardowaliśmy pozycje rozproszonych ale wciąż broniących się jednostek niemieckich.

Koniec wojny i ostateczne zwycięstwo przyjęliśmy oczywiście bardzo radośnie. W wielkich salach szkoły, w której kwaterowaliśmy, było szumnie i gwarno. Zabawy jednak nie było. Była natomiast uroczysta, bogatsza niż zwykle kolacja, okolicznościowe przemówienia i toasty.

Zakończenie wojny nie było jednak dla mnie równoznaczne z końcem służby czy chociażby rozpoczęciem urlopu i wypoczynku. Już bowiem 10 maja 1945 r. wraz z całym pułkiem poleciałem do Bydgoszczy, gdzie niemal natychmiast rozpoczęło się przeszkalanie załóg latających na nowych samolotach.

★

Jerzy Nieciengiewicz jest dziś kapitanem pilotem w Polskich Liniach Lotniczych LOT. Należy do nielicznej w Locie grupy 5-krotnych milionerów powietrznych. Ma na swym koncie ok. 13,5 tys. godzin spędzonych w powietrzu. Obecnie lata na Iłach-18. W czasie wojny starszy szeregowiec pilot (dziś jest ppor. rez.) Jerzy Nieciengiewicz przeszedł, a właściwie przeleciał na nocnym bombowcu Po-2, cały szlak bojowy pułku „Kraków". Wykonał ok. 20 lotów bojowych. Walczył nad Warszawą, Wałem Pomorskim, Kołobrzegiem i Berlinem. Za udział w wojnie odznaczony jest Krzyżem Walecznych oraz licznymi medalami polskimi i radzieckimi, m. in. „Zasłużonym na Polu Chwały", „Za Warszawę", „Za Odrę, Nysę i Bałtyk", „Za Berlin", „Zwycięstwa i Wolności". Za pracę pokojową otrzymał m. in. Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski. (kh)



Tadeusz Rolski

WAŻNA WIADOMOŚĆ: WOJNA SKOŃCZONA

O KAPITULACJI Niemiec dowiedziałem się już 8 maja 1945 roku. Byłem wtedy na angielskim lotnisku Andrews Field, gdzie stacjonowało dowodzone przeze mnie 133 Skrzydło, w skład którego wchodziły trzy polskie dywizjony na „Mustangach" — 306, 309 i 315.

W samo południe, gdy szedłem do kasyna na obiad, głośniki zainstalowane na lotnisku rozbrzmiały nagle nadzwyczajnym komunikatem: „Attention, attention! Very important news for you: the war is over! Unconditional surrender". (Uwaga, uwaga! Bardzo ważna wiadomość: wojna skończona! Bezwarunkowe poddanie się.)

Z wagi usłyszanych słów zdałem sobie sprawę dopiero po paru sekundach. Aczkolwiek tak piękne, tak bardzo oczekiwane, były przecież zaskakujące. Wojna — weszła nam w krew. Fala radości nadbiegła w moment później. A więc — to już bezapelacyjny koniec hitlerowskiej Rzeszy. Zmiażdżona, jak rozgnieciona obcasem żmija. No, zacznie się może teraz normalne, ludzkie życie — pomyślałem sobie. Nadpłynęła nowa fala ogromnej, przepełnionej satysfakcją radości: To dzięki nam również, Polakom, przyszło zwycięstwo! To przecież i moje „Mustangi" mają wkład w klęskę Niemiec. Nie poszły na marne naloty na Rzeszę w osłonie bombowców, atakowanie nieprzyjaciela ogniem broni maszynowej, zwalczanie latających bomb V-1. Jeszcze przecież 14 kwietnia — polecieliśmy, osłaniając „Halifaxy" i „Lancastery" aż nad Swinemünde (Świnoujście). Może pan sobie wyobrazić, jak im dołożyło bombami 500 ciężko wyładowanych maszyn. Osłaniały je trzy skrzydła „Mustangów", w tym jedno polskie, moje. Poprawiliśmy w to samo miejsce niebawem, aż wióry leciały...

★

Tadeusz H. Rolski pracuje dziś w Centralnym Zarządzie Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji. Jest inspektorem, w Inspektoracie Ruchu Lotniczego. Ma bogatą przeszłość wojenną. Był dowódcą polskich formacji w Afryce, dowódcą 18 sektora myśliwskiego 84 grupy lotnictwa taktycznego, zastępcą do spraw lotniczych naczelnego wodza, dowódcą 133 Skrzydła. Ostatni polski stopień: podpułkownik pilot, angielski — group captain (pułkownik). Odznaczenia: Krzyż Virtuti Militari V kl., Krzyż Walecznych (trzykrotnie) i angielski DSO. (z)



Stefan Łazar

NIEZAPOMNIANY DZIEŃ

BYŁO to 8 maja 1945 roku na lotnisku w rejonie Berlina, gdzie stacjonował 1 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa". Tego dnia przyleciał radziecki pilot myśliwski i bardzo się zdziwił, że na naszym terenie panuje spokój. On latając na południu przywykł do walk, które jeszcze

dość intensywnie toczono nad tym obszarem.

Chodziły słuchy, że prowadzone są rokowania dotyczące podpisania aktu kapitulacji. Dopiero następnego dnia rano, między 7 a 8, cały pułk stanął na zbiórce. Wtedy to dowódca pułku odczytał rozkaz o podpisaniu bezwarunkowej kapitulacji Niemiec hitlerowskich, na którą to chwilę wszyscy tak długo czekali.

Następnie zapytał, czy chcemy zostać na lotnisku, gdzie się znajdowaliśmy, czy też lecieć do Bydgoszczy i tam obchodzić dzień zwycięstwa. Oczywiście chcieliśmy wszyscy lecieć do Bydgoszczy i tam wspólnie z ludnością polską świętować 9 maja. Nie było czasu na salwy. na żadne strzały. Przystąpiliśmy do wyznaczania trasy. Lecieliśmy eskadrami. Nasz przelot trwał 45 minut. Po lądowaniu dowódca pułku zebrał wszystkich na odprawę i powiedział:

— Wojna się zakończyła. Trzeba teraz przestawić się do służby w warunkach pokojowych. Trzeba pomyśleć o szkoleniu i pogłębianiu wiedzy. Po obiedzie czas wolny.

Moja eskadra trzymała się zawsze razem. I w tym przypadku udaliśmy się wspólnie do restauracji „Pod Orłem", gdzie — nie muszę ukrywać" — wypiliśmy niejeden kieliszek wódki. Tam spotkaliśmy pilotów radzieckich. Cieszyliśmy się i bawili. To był piękny i niezapomniany wieczór.

★

Płk pil. Stefan Łazar * (na zdjęciu — w maju 1945 r.). Przeszedł szlak bojowy 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego (od 22 lipca 1943 roku w Grigoriewskoje). Wykonał 60 lotów bojowych, stoczył kilka walk powietrznych. Ma na swym koncie zestrzelony samolot hitlerowski. W dniu zakończenia wojny był chorążym pilotem. Aktualnie zajmuje odpowiedzialne stanowisko w Wojsku Polskim. Odznaczenia: Krzyż Virtuti Militari V klasy, Krzyż Walecznych (dwukrotnie), Order Wojny Ojczyźnianej (I i II klasy) oraz wiele innych. (tm)



Tadeusz Nowierski

PANOWIE, WRÓG POKONANY

PRZED 25 laty, 9 maja 1945 roku, przebywałem akurat od 4 miesięcy w Fort Leavenworth (USA), gdzie mieściła się amerykańska wyższa szkoła wojskowa. Razem ze mną studiowało wtedy w tej uczelni 4 Polaków, skierowanych przez polskie dowództwo w Anglii.

Słuchaliśmy wykładu, gdy do sali wszedł nagle komendant uczelni, generał Trusdell i oznajmił krótko: „Panowie, wróg numer jeden — pokonany! Uczcijmy ten fakt dwuminutową ciszą."

Odczekaliśmy w milczeniu dwie minuty, po czym generał dokończył myśli: „A teraz, z takim samym zapałem, zabierzemy się do wroga numer dwa, Japonii". I wyszedł.

Jeden z mych kolegów, angielski group captain, aż zbladł. Powiedział do mnie: „Nowy, czyś ty słyszał?! To straszne." — Co? — spytałem: „On dał nam tylko dwie minuty odpoczynku, po tylu latach wojny. Składam raport o zwolnienie z uczelni". I rzeczywiście, wkrótce wyjechał do Anglii.

A ja? Oczywiście wytrzymałem nerwowo, dokończyłem studiów i na początku czerwca tego samego roku wróciłem do Anglii, do mego 138 Skrzydła Myśliwskiego. Aha, jeszcze mała informacja: dowódcą stu amerykańskich bombowców, które 18 września 1944 r. przeleciały nad Warszawą, zrzucając zaopatrzenie powstańcom, był płk Trusdell, syn komendanta uczelni, w której studiowałem.

★

Tadeusz Nowierski (na zdjęciu z r. 1943, na lotnisku w Northolt), brał udział w Bitwie o Wielką Brytanię w 609 angielskim dywizjonie myśliwskim. Był dowódcą eskadry w 316 dywizjonie, dowódcą 308 dywizjonu, zastępcą dowódcy 1 Skrzydła w Northolt, dowódcą 2 Skrzydła, dowódcą 138 Skrzydła (na „Mustangach"). Ostatni stopień polski — podpułkownik pilot, angielski — group captain (pułkownik). Ma zaliczone 5,5 zestrzelonych samolotów niemieckich, 3 — prawdopodobnie i 2 — uszkodzone. Odznaczony Krzyżem Virtuti Militari V kl., czterokrotnie Krzyżem Walecznych i angielskim DFC. Obecnie — pracuje we własnym warsztacie ślusarsko mechanicznym w Warszawie. (z)



Jan Miętki

SŁUCHAJ, KONIEC WOJNY!

DNIA 1 kwietnia 1945 roku zameldowałem się u dowódcy Samodzielnego Batalionu Specjalnego, na ulicy Stalowej w Warszawie. On to powierzył mi funkcję dowódcy grupy oficerów łącznikowych do specjalnych zadań. Otrzymałem bardzo odpowiedzialną pracę. Około 20 kwietnia odnowiły mi się rany na nogach. Skierowano mnie na leczenie. Wkrótce znalazłem się w izbie chorych naszego batalionu, która znajdowała się na terenie obecnego Bemowa. Tam właśnie, w pięknej willi, znajdowała się moja separatka. Opiekowano się mną bardzo troskliwie. 1 maja otrzymałem nominację na stopień porucznika.

Dzień 8 maja 1945 roku podobny był do innych; dla mnie, przebywającego w izbie chorych, niczym się nie wyróżniał. Tego dnia wieczorem stanąłem przy oknie. Nagle zajaśniało niebo nad Warszawą. Doszedł mnie huk z dział i karabinów maszynowych. Dudniło. „Czyżby nalot samolotów? (zewsząd bowiem strzelała artyleria). Co się właściwie tam dzieje?" — pomyślałem.

Zauważyłem biegnących kolegów. Wpadli jak burza do mojej separatki. Jeden z nich zawołał:

— Słuchaj, koniec wojny!

Wtedy zrobiło mi się jakoś dziwnie. W pierwszej chwili — trwało to może jedną lub dwie sekundy — nie wiedziałem co odpowiedzieć. Po prostu byłem zaskoczony tą wiadomością. Co prawda spodziewaliśmy się wkrótce, że nadejdzie upragniony przez nas wszystkich dzień. Dla mnie — nadszedł wieczorem, 8 maja 1945 roku.

Chwil, które wówczas przeżyłem, nie da się opisać. Podobnie tę wiadomość przeżywali moi koledzy i koleżanki, spadochroniarze z Samodzielnego Batalionu Specjalnego.

W atmosferze radości i uniesienia składaliśmy sobie gratulacje i najlepsze życzenia. Ze wszystkich twarzy biło zadowolenie, podniecenie, upojenie szczęściem. Tak, to były niezapomniane chwile.

Oczywiście huk nad Warszawą był nieprzerwanym, jeśli tak można określić, salutem na cześć zwycięstwa. Nasi żołnierze-spadochroniarze strzelali w rejonie zakwaterowania z broni, jaką mieli przy sobie. Była to niezwykła kanonada, bez ładu i składu. Znalazła się też butelka dobrej wódki. Piliśmy i składaliśmy sobie życzenia.

Wtedy na chwilę zamyśliłem się. Przypomniałem sobie dni, w których rozmyślałem nad tym, jak długo powalczymy jeszcze z Niemcami hitlerowskimi. Był wtedy 1944 rok. Okazało się, że wojna trwała jeszcze blisko rok.

★

Płk Jan Miętki jako podporucznik dowodził oddziałem dywersyjno-wywiadowczym „Wołga", zrzuconym 9 września 1944 r. na terenie Borów Tucholskich. Obecnie pełni odpowiedzialną funkcję w organach MO. Odznaczenia: Order Sztandaru Pracy II klasy, Krzyż Grunwaldu III klasy, Order Czerwonej Gwiazdy, Srebrny i Złoty Krzyż Zasługi, Krzyż Partyzancki i wiele innych.

(tm)



Wiesław Brodziński

MIELIŚMY PO CZYM ODPOCZĄĆ

9 MAJA 1945 roku zastał mnie na angielskim lotnisku Faldingworth koło Lincoln, na którym stacjonował dywizjon bombowy 300 im. Ziemi Mazowieckiej, w którym służyłem. Miałem wówczas 21 lat, angielski stopień chorążego i byłem najmłodszym nawigatorem w dywizjonie (zdjęcie — pochodzi z tamtych czasów). Dowódcą mej załogi w „Lancasterze" był wówczas kpt. Stanisław Abramowski.

Tego dnia nie mieliśmy zbyt wielu zajęć. Ot, wykonywało się normalne, codzienne czynności, trochę odpoczywało, a muszę powiedzieć, że nawet mieliśmy po czym odpocząć. W poprzednich bowiem dniach nasze samoloty wykonywały serię lotów nad Holandią, ze specjalnym zadaniem zrzutów żywności dla głodującej ludności. Sytuacja była tam wówczas osobliwa: wskutek tego, iż odcięci Niemcy trzymali się w Holandii uparcie, nie chcąc się poddać, miejscowa ludność pozbawiona była jakichkolwiek możliwości naziemnych dostaw zaopatrzenia. Nie pozwalała na to sytuacja frontowa.

Dowództwo alianckie, nawiązawszy radiowy kontakt z okrążonymi jednostkami niemieckimi, zawiadomiło je, iż przeprowadzi zrzuty żywności dla Holendrów, przy użyciu ciężkich bombowców. Przestrzegało — przed otwarciem ognia. No i lataliśmy, na zerowej wysokości. Zrzucało się zasobniki oczywiście bez spadochronów. Widziałem wówczas wyraźnie stanowiska baterii niemieckich. Tak wyraźnie, jak gniazdo ich führera w Berchtesgaden, które bombardowaliśmy 18 kwietnia i jak berliński Reichstag, bombardowany przez samoloty naszego dywizjonu 15 kwietnia. Narobiły tam wtedy nielichego bigosu nasze polskie bomby...

★

Wiesław Brodziński ma dziś, jak łatwo obliczyć, 46 lat. Jest reprezentantem na Polskę brytyjskich linii lotniczych BOAC. Do jego odznaczeń z czasu wojny: polskiego Medalu Lotniczego (3-krotnie) i brytyjskich — „1939—1945 Star", „France and Germany Star", „Defence Medal" „War Medal" doszedł medal „Za Berlin", który otrzymał jako pierwszy lotnik polski z byłych formacji lotniczych na Zachodzie. (z)



Konstanty Semkow

NA BYDGOSKIM LOTNISKU

TEN dzień przypominam sobie dokładnie. Nim jednak opowiem o niezapomnianych dla mnie chwilach, które przeżyłem w dniu zwycięstwa, uważam za celowe cofnąć się do 7 maja 1945 roku. Tego bowiem dnia otrzymałem od ówczesnego dowódcy 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa" rozkaz udania się do Bydgoszczy. Celem mojego wyjazdu było przygotowanie lotniska na przyjęcie pułku.

Z lotniska podberlińskiego, na którym stacjonował pułk, poleciałem samolotem Li-2 na czele dwunastoosobowej grupy do Bydgoszczy. Lądowaliśmy na krótko przed zmierzchem. Niezwłocznie po przylocie zabraliśmy się do pracy. Następnego dnia, 8 maja, lotnisko bydgoskie przygotowane było już na przybycie naszej jednostki myśliwskiej.

Pierwsza grupa pilotów myśliwskich przyleciała do Bydgoszczy 9 maja. W tym mieście zastał mnie dzień zwycięstwa. Przypominam sobie spontaniczną radość kolegów, znajomych, całego społeczeństwa. Wiwatowano, bawiono się i tańczono. Dookoła rozlegały się radosne odgłosy zabawy. Odczuwało się odprężenie.

Wieczór tego dnia spędziłem w gronie przyjaciół. Wznoszono toasty, składano sobie gratulacje i całowano się. Pamiętam niezwykłe widowisko: co chwilę wzbijały się ku górze rakiety, bez przerwy rozlegały się detonacje, tym razem — na cześć zwycięstwa.

Oprócz radosnych wzruszeń — moje myśli skierowałem ku rodzinie. Gdzie się teraz moi bliscy znajdują, co robią? Zaczynał się nowy etap życia.

★

Ppłk Konstanty Semkow od grudnia 1943 roku służył w 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa", w Grigoriewskoje. Początkowo kapral, mechanik samolotu. W lutym otrzymał stopień sierżanta i pełnił obowiązki mechanika samolotu. Aktualnie jest podpułkownikiem Wojsk Lotniczych. Ma Krzyż Virtuti Militari V klasy, Srebrny i Złoty Krzyż Zasługi oraz wiele odznaczeń polskich i radzieckich. (tm)



Michał Goszczyński

WYTCHNIENIE I ODPRĘŻENIE

KONIEC wojny zastał mnie na lotnisku North Weald pod Londynem, w dywizjonie 301. W tym czasie odbywało się przezbrajanie dywizjonu z bombowego na transportowy. Byłem właśnie po drugiej kolejce lotów bojowych. Jako jeden z nielicznych instruktorów przeszkalałem pilotów na dwusilnikowych samolotach transportowych „Warwick".

W dniu kapitulacji faszystowskiej III Rzeszy znalazłem się akurat w Londynie, dokąd wybrałem się wraz z moim nawigatorem, kpt. Władysławem Krzywdą, w sprawach służbowych. Trudno opisać to, co działo się wówczas na ulicach tego miasta. Nieprzebrane tłumy wiwatującej i bawiącej się na ulicach ludności. niesamowity tłok, niemal całkowicie sparaliżowana komunikacja.

O tym, żebyśmy mogli osiągnąć cel naszej podróży, nie było mowy. Nasze wojskowe uniformy z naszywkami „Poland" wzbudzały co krok nowe wiwaty. Cieszyliśmy się wraz z Anglikami z ostatecznego zwycięstwa nad Niemcami. Gdzieś w głębi serc odczuwaliśmy jednak, że radość ta nie jest pełna. Pragnęliśmy wiedzieć, co będzie z polskimi siłami zbrojnymi na Zachodzie i z Polską w ogóle. Nie mieliśmy wtedy, niestety, pełnej informacji o tym, co działo się w naszym kraju. Stąd też nasz entuzjazm był mniejszy, niż entuzjazm Anglików. W każdym razie zakończenie wojny było dla nas olbrzymim wytchnieniem i zdecydowanym odprężeniem.

Natomiast pierwszą noc pokoju przespałem na schodach przepełnionego do ostatnich granic londyńskiego hotelu. Było to niezłe miejsce, jeśli się zważy, że wielu ludzi musiało tam tę noc spędzić wprost na ulicy.

★

Michał Goszczyński jest dziś kierownikiem redakcji książek transportu Wydawnictw Komunikacji i Łączności. W czasie wojny walczył w lotnictwie polskim na Zachodzie. Jako pilot samolotów bojowych, w stopniu kapitana, latał na współpracę z podziemiem Francji, Włoch, Holandii, Norwegii, Albanii, Jugosławii, Grecji, Czechosłowacji i oczywiście Polski. Latał głównie na „Halifaxach" i „Liberatorach". Łącznie wykonał 76 lotów bojowych w czasie 570 godzin, w tym 30 lotów do Polski. W czasie wojny wylatał łącznie 2 500 godzin.

Posiada m. in. następujące odznaczenia wojskowe: Krzyż Virtuti Militari V klasy, 3-krotnie Krzyż Walecznych i 4-krotnie Medal Lotniczy. Za pracę powojenną odznaczony jest m. in. Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski i Brązowym Medalem „Za Zasługi dla Obronności Kraju". (kh)

NA LĄDZIE MORZU I W POWIETRZU



Rakieta przeciwlotnicza (poniżej)

Zespół naddźwiękowych samolotów myśliwsko-bombowych Su-7.

SPOTYKAMY ich często — żołnierzy wojsk lądowych, marynarki wojennej i wojsk lotniczych. Czytamy o nich w prasie, słuchamy w radio, podziwiamy na ekranach telewizorów i kin. Prezentują nam nowoczesną technikę i wysoką gotowość bojową Sił Zbrojnych PRL. W symbolicznej formie defilad, między innymi — jak pamiętamy — w ubiegłorocznej wielkiej defiladzie 25-lecia Polski Ludowej, żołnierze nasi dokumentują, że ofiarnie strzegą socjalistycznych zdobyczy naszego narodu, jego bezpieczeństwa i pokoju, że zawsze i wszędzie — na lądzie, morzu i w powietrzu — na każdym posterunku i w każdej potrzebie będą niezawodnie służyć partii i władzy PRL.

Patriotyczne i rewolucyjne tradycje narodu polskiego, a zwłaszcza tradycje jego bohaterskich zmagań, wyrosłe na gruncie wyzwoleńczej wojny z hitlerowskim najeźdźcą, legły u podstaw zarówno powojennego szkolenia Sił Zbrojnych PRL, jak i wychowania szerokich kręgów naszego społeczeństwa, w tym młodzieży polskiej.

Ludowe Wojsko Polskie, zespolone nierozerwalnym sojuszem z Armią Radziecką i innymi armiami państw — uczestników Układu Warszawskiego, wnosi rzetelny wkład do obrony granic bratniej wspólnoty krajów socjalistycznych, w tym i polskich granic na Odrze, Nysie i Bałtyku. Potęga obronna państw Układu stanowi ważny czynnik umacniania bezpieczeństwa i pokoju w świecie.

„Ścisłe współdziałanie państw socjalistycznych — powiedział Władysław Gomułka — zjednoczonych Układem Warszawskim zapewniło ćwierć wieku pokoju w Europie. Pokrzyżowało wszystkie próby imperialistów, a w szczególności zachodnioniemieckich odwetowców, zmierzające do podważenia rezultatów II wojny światowej i zmiany układu sił na ich korzyść".

„Mamy prawo powiedzieć — stwierdził minister Obrony Narodowej gen. broni Wojciech Jaruzelski w przemówieniu na odprawie szkoleniowej w 1969 r. — iż po naszej wielkiej sojuszniczce Armii Radzieckiej jesteśmy drugą nie tylko co do wielkości, ale i doświadczenia armią Układu Warszawskiego. Przecież to już z górą 26 lat, a w nich bogaty udział w walkach frontowych i partyzanckich, w walkach z reakcyjnymi bandami oraz także wiele innych trudnych, odpowiedzialnych polityczno-wojskowych zadań. Je-





MiG-21

steśmy jednocześnie armią, która od pierwszej chwili była armią nowego typu, która zawsze stała wiernie przy partii i władzy ludowej, która nigdy nie przechodziła wstrząsów naruszających jej podstawową zwartość".

Nasi żołnierze wraz z całym społeczeństwem biorą aktywny udział w ogólnokrajowych kampaniach i akcjach propagandowych, a zwłaszcza w obchodach świąt państwowych i wojskowych oraz ważniejszych rocznic walk naszego narodu z hitlerowskim faszyzmem, uczestniczą w masowych spotkaniach organizowanych z okazji Dnia Zwycięstwa.

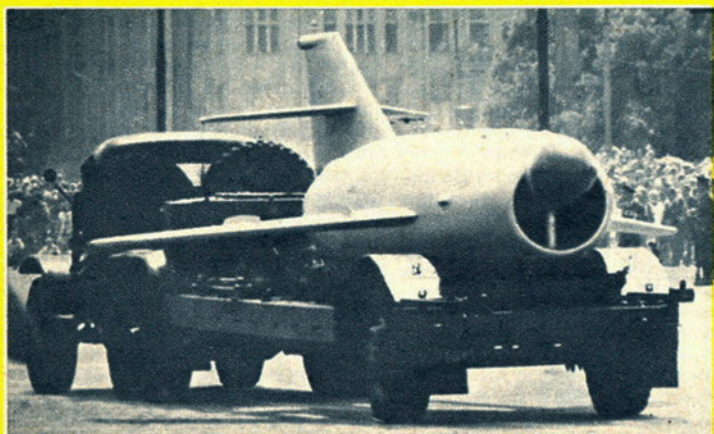
Chlubne tradycje, bojowe i pokojowe, naszego ludowego Wojska Polskiego legły również u podstaw wychowania i działania organizacji społecznych, między innymi takich jak Liga Obrony Kraju i Aeroklub PRL.

„W całokształcie przygotowań obronnych społeczeństwa — stwierdził w niedawnym wywiadzie prasowym wiceminister Obrony Narodowej, Główny Inspektor OT, gen. broni Grzegorz Korczyński — ważną rolę odgrywają organizacje społeczne i młodzieżowe. W oparciu o szeroko rozwiniętą sieć ogniw organizacyjnych w terenie, przyczyniają się one w poważnym stopniu do rozwoju i umacniania ludowej obronności wśród szerokich rzesz społeczeństwa".

(jrk)



Na jednym z lotnisk wojskowych. Odprawa pilotów naddźwiękowych samolotów myśliwskich MiG-21 (zdjęcie z prawej — u góry). Na warszawskim Placu Defilad przejeżdżają oddziały czołgów T-55 (zdjęcie u dołu — z prawej) oraz pociski uskrzydlone Marynarki Wojennej.
Zdjęcia: WAF, ZBIGNIEW CHMURZYŃSKI (4) i BERNARD KOSZEWSKI







Zamek królewski w Budapeszcie — nocą.

WŚRÓD PRZYJACIÓŁ

JERZY ZARĘBSKI ● KORESPONDENCJA WŁASNA Z WĘGIER

WĘGRY — to temat dla Polaka bardzo trudny do wyczerpania. Pozwólcie więc, że po raz trzeci zajmę się tematyką węgierskiego Międzynarodowego Samolotowego „Rajdu Wyzwolenia". Tyle jeszcze przecież zostało do omówienia, choćby z dziedziny spraw towarzyszących rajdowi. A te są też ważne.

Tak w Budapeszcie, jak w Siófok i Dunaujvaros, a więc prawie we wszystkich miastach etapowych rajdu, organizatorzy imprezy natychmiast kontaktowali nasze ekipy z mieszkającymi tam na stałe Polakami. Nieśli oni pomoc m.in. w szybkim tłumaczeniu pisanych przez nas konkursowych artykułów na język węgierski.

Czynili to, a właściwie czyniły (bo były to Polki), w sposób nie tylko fachowy, bardzo sprawnie, ale wprost z entuzjazmem, nie kryjąc radości ze spotkania z ludźmi z kraju. Wielce z ich działalności był zadowolony nasz stały tłumacz i opiekun Bela Papp, który — gdyby był zupełnie sam — nie byłby w stanie błyskawicznie przetłumaczyć tekstów pisanych naraz przez dwóch dziennikarzy, tj. Sławka Szofa i mnie.

W pierwszym mieście etapowym, Siófok nad Balatonem, naszą informatorką w sprawach związanych z tym pięknym kurortem była urocza i dystyngowana pani **Kowalska**, pracownicza miejscowego biura turystycznego. Mieszka już od dawna w Siófok, wraz ze swym mężem. Polakiem. Zawdzięczamy jej wiele wiadomości o Siófok, począwszy od czasów... greckich, poprzez rzymskie, słowiańskie, tureckie — aż do dzisiejszych. Tylko dzięki niej — ten ogromny kombinat uzdrowiskowo-wypoczynkowy nabrał dla nas cech swojskich, domowych, a na jego 20 ulic, 16 kilometrów wybrzeża i rzędy wspaniałych hoteli-gigantów patrzyliśmy potem z naszych samolotów jako już zupełnie „oblatani" i wtajemniczeni we wszystko tubylcy.

Pierwszą osobą, która nas powitała w hallu hotelu „Aranycsillag" w Dunaujvaros, była pani **Krystyna Mudra.** Wielkiej urody młoda kobieta, niezwykle sympatyczna i inteligentna. Wraz ze swym węgierskim mężem, szefem produkcji jednego z oddziałów miejscowej huty, mieszka w Dunaujvaros od 10 lat. Sama pracuje również w hucie.

Nic właściwie chyba nie szkodzi, że (z braku czasu) nie mogliśmy obejrzeć huty. Pani Krystyna opowiedziała nam o niej tak wyczerpująco i sugestywnie, że natychmiast poczuliśmy się zupełnie swojsko w tym mieście, którego budowa rozpoczęła się w roku 1950, a które ma już 50 tysięcy mieszkańców.

Jak się okazuje, kombinat hutniczy w Dunaujvaros ma stałe kontakty z naszą Nową Hutą, dokąd liczni Węgrzy jeździli, aby przypatrzeć się, jak buduje się od podstaw całe miasto wraz z olbrzymim obiektem przemysłowym. Dunai Vasmü, czyli naddunajski kombinat, ma polskiego pochodzenia walce w walcowni, wiele polskich dźwigów i inną aparaturę. A w ogóle — bardzo nam przypadła do gustu atmosfera tego miasta, w którym wiek przeciętnego obywatela nie przekracza 30 lat i w którym 13-tysięczna załoga kombinatu pracuje tak wspaniale, iż z końcem bieżącego roku huta da krajowi milion ton wyprodukowanej stali wysokiego gatunku.

Gyula Gönczi — nie jest wprawdzie Polakiem, lecz rodowitym Węgrem, ale na etapie w Miskolcu (gdzie nie było Polaków) człowiek ten tak spontanicznie i serdecznie zajął się nami, iż wymieniam jego nazwisko w jednym rzędzie z polskimi. Sam się nauczył po polsku. Był dwukrotnie w Polsce, jako gość Aeroklubu Ostrowskiego. Jest pilotem sportowym, szybownikiem. Wspaniały człowiek, nasz wielki przyjaciel.

To dzięki niemu sprawdziliśmy, że wino w Miskolcu, zgodnie z tym co już podobno stwierdzili Rzymianie, ma fantastyczne właściwości odżywcze i regenerujące siły, że miasto, którego początki okrywa kurz historii, jest nie tylko piekielnie rozległe (22 km długości, w górskiej dolinie), ma nie tylko 183 tysiące mieszkańców (na drugim miejscu na Węgrzech), mnóstwo nowych bloków mieszkalnych, uniwersytet, nowoczesne szpitale, ale... że jest bardzo piękne. Takie, jak jego wspaniałej urody dziewczęta, które widzieliśmy na placyku przed pomnikiem Ludwika Kossutha, wielkiego bohatera narodowego Węgier.

W Budapeszcie, w godzinach oddanych nam przez organizatorów rajdu „na prywatne szaleństwa", naszym przewodnikiem po mieście był pan **Witold Wieromiej**, stały budapeszteński korespondent Polskiego Radia.

Twierdzę, że człowiek ten potrafiłby zrobić furorę nawet na dworze Ludwika XIV, gdzie w zdumienie wprawiłby zapewne swym osobistym urokiem i wykwintnym sposobem bycia nawet największych mistrzów savoir vivre'u. A poza tym — to kopalnia wiadomości. Na jednym tylko jedynym spacerze w Budapeszcie jego Polskim Fiatem pan Witold opowiedział nam tak wiele o stolicy Węgier, w której mieszka już ze 30 lat, że czuliśmy się oszołomieni. Byliśmy i pod pomnikiem Bema, i na wzgórzu Gellerta, i w Baszcie Rybackiej, na wyspie Małgorzaty, na Rakoczi utca, Lenin körut, Vaci utca, obejrzeliśmy wspaniały gmach Parlamentu, nocą zamek królewski, wszystkie mosty, ech, Panie Witoldzie, nie starcza mi już słów... No, i dziękujemy, z całego serca. Zawsze będę Pana wdzięcznie pamiętał, a już wręcz przekonany jestem, że drugiego człowieka tak pięknie uśmiechającego się — trudno znaleźć chyba i na Węgrzech, i w starej Polsce.

Sporo już powiedziałem o kilku tak sympatycznych ludziach, których z okazji rajdu spotkaliśmy na Węgrzech. Ale słów jeszcze parę — muszę dorzucić koniecznie o ludziach z kierownictwa rajdu.

Stwierdzenie ogólne: niezwykle delikatni, wręcz subtelni w stosunku do zawodników zagranicznych, a szczególnie Polaków. Troszczyli się, bez względu na zakres kompetencji, w sposób niesłychanie przyjacielski, drobiazgowo, o każdy nasz krok. O to jak i co jemy, jak śpimy, czy wszystko z regulaminu zawodów rozumiemy, czy nie choruje ktoś z nas przypadkiem, czy mamy na czym pisać, czy dobrze odnotowaliśmy na mapach punkty zwrotne trasy, czy nie mamy jakich życzeń specjalnych.

Koniec świata! To istne szaleństwo gościnności. Jedno jest pewne: tacy ludzie jak kierownik rajdu **Ferenc Gulyas**, szef techniczny **Tibor Nagy**, główny sędzia lotniczy **Janos Quint**, główny sędzia dziennikarzy **Ferenc Bötkös**, kierownik komisji obliczeniowej **Imre Csecsei**, lekarz dr **Pal Orban** czy szef od spraw gastronomii **György Polacsek** — stanęli jako gospodarze imprezy na szczytach doskonałości. Piekielnie trudno im dorównać.

Dla **Beli Pappa** — zarezerwowałem specjalny kącik. Ten skromny, pracowity, mądry człowiek, odpowiedzialny pracownik MHSZ i członek jego kierownictwa, głęboko nam wszystkim zapadł do serc. Zaimponował. Zapytacie czym? Wszystkim: bardzo dobrą znajomością języka polskiego, doskonałą wręcz orientacją w sprawach polskiego lotnictwa, stałą gotowością do pomocy we wszystkich kompletnie sprawach rajdowych i nierajdowych, wielkim przejęciem się tokiem walki naszych ekip tak w konkurencjach lotniczych, jak i dziennikarskich oraz umiejętnością stwarzania samą swą obecnością atmosfery odprężenia i spokoju. Za Twoje pełne napięcia chwile spędzone po męczącym dniu nad tłumaczeniem naszych artykułów na język węgierski, za słowa otuchy, za stały uśmiech — dziękujemy Ci, kochany Bela. Wiemy dobrze, że to dzięki Twym pełnym polotu, szybkim przekładom — nasze teksty zyskiwały w oczach jurorów wysokie oceny.

Miałem już skończyć, ale — jeszcze parę słów o młodym, przystojnym, pełnym energii i humoru człowieku, który nazywa się **Attila Békés**. Jest dziennikarzem, pracuje w gazecie budapeszteńskiej „Esti Hirlap", był jednym z uczestników Rajdu Wyzwolenia. Otrzymał nagrodę za największą aktywność w przekazywaniu do redakcji wiadomości z rajdu.

Ludzie, ten człowiek nie znał wypoczynku! Wszędzie go było pełno, robił dziesiątki wywiadów, telefonował, pisał, telegrafował, dyskutował, kłócił się, przemawiał, zwijał się za dziesięciu. Fantastyczne operatywny, ani na chwilę nie spoczął.

Zawsze znalazł minutę, aby pogadać z nami. Po angielsku, lub niemiecku. Był ciekawy Polski, Polaków, cieszył się naszymi sukcesami, zawsze uśmiechnięty, radosny. Na wieczorze pożegnalnym — nie mógł się z nami rozstać, ściskaliśmy sobie długo i serdecznie dłonie.

Będę Cię długo pamiętać Attila.

To dzięki takim jak Ty, jak wszyscy wyżej wymienieni, jak **Edit Miklos** i jej sympatyczny mąż **Gyula**, którzy tyle dobrego nam życzyli — z całkowitą pewnością mogłem dać mej ostatniej relacji z Węgier tytuł: Wśród przyjaciół.



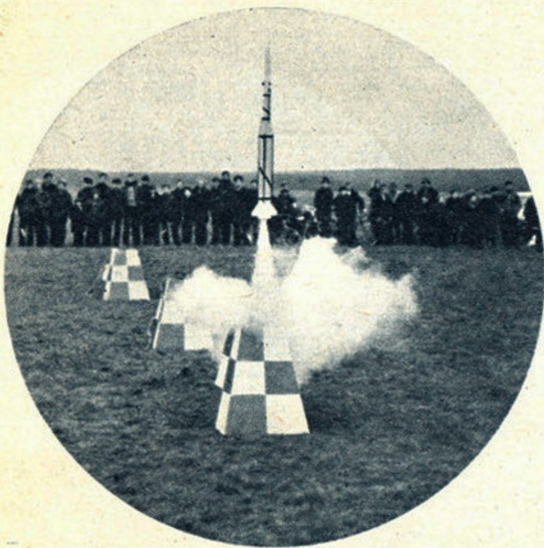
Zawodnicy radzieccy startowali w węgierskim Rajdzie Wyzwolenia na śmigłowcach Mi-1. Byli to bardzo groźni przeciwnicy. Na zdjęciu: Oba radzieckie śmigłowce na lotnisku w Dunaujvaros, przed rozpoczęciem przelotu do Miskolca. Zdjęcia: Rudolf Daum



W Siófok nad Balatonem uczestnicy rajdu złożyli wieniec pod pomnikiem żołnierzy radzieckich, poległych tutaj w walkach z armią hitlerowską. Wspólny wieniec od ekip zagranicznych składają (od prawej): Zdzisław Dudzik, kierownik ekipy NRD i kierownik ekipy ZSRR.

Ekipy polskie podczas jednej z narad w dniu poprzedzającym konkurencję. Od lewej: Janusz Pasierski, Zdzisław Dudzik, Jerzy Zarębski, Bela Papp (tłumacz) i Sławomir Szof.







Prezes APRL gen. bryg. nawig. Władysław Jagiełło z zainteresowaniem ogląda model „Diamanta" Tadeusza Grucy z Aeroklubu Podhalańskiego.



Zygmunt Janecki z Aeroklubu Ziemi Lubuskiej z modelem radzieckiego pojazdu rakietowego typu „Sojuz". Zajął on trzecie miejsce.

CZWARTE ZAWODY MODELI RAKIET W TORUNIU

W dniach 11—12 kwietnia na lotnisku Aeroklubu Pomorskiego już po raz czwarty spotkali się modelarze Aeroklubu PRL na Ogólnopolskich Zawodach Modeli Rakiet o memoriał Jurija Gagarina.

W imprezie uczestniczyło 74 zawodników z 26 aeroklubów regionalnych. Zawody zostały rozegrane w klasie modeli rakiet ze spadochronem, rakietoplanów i makiet.

W pierwszym dniu zawodów rozegrano konkurencje modeli rakiet ze spadochronem i rakietoplanów. Konkurencje te odbyły się w bardzo trudnych warunkach atmosferycznych, które nie sprzyjały modelom w osiągnięciu dobrych wyników.

Modele rakiet ze spadochronem i rakietoplany startowały na nowych silnikach typu WAT o impulsie całkowitym 5 Ns. Wszystkie silniki były niezawodne. Najlepszym zawodnikiem w konkurencji modeli rakiet ze spadochronem był **Jerzy Witkowski** z Aeroklubu Pomorskiego (wynik 183 s.). Zdobył on tym samym puchar ufundowany przez przewodniczącego Prezydium Miejskiej Rady Narodowej Torunia. W konkurencji rakietoplanów pierwsze miejsce zajął **Tadeusz Gruca** z Aeroklubu Podhalańskiego (wynik 128 s.), zdobywając puchar ufundowany przez Zarząd Wojewódzki TPPR w Bydgoszczy.

Po pierwszym dniu zawodów, w godzinach wieczornych w Ośrodku Modelarstwa Aeroklubu Pomorskiego komisja sędziowska w składzie: Andrzej Trzciński, Ireneusz Pudełko i Jan Michalski przeprowadziła ocenę wszystkich startujących makiet. Ocenie podlegały: autentyczność i wierność dokumentacji technicznej, wierność odwzorowania, jakość wykonania i stopień trudności modelu. Osobne punkty liczono za wykonany lot. Największą ilość punktów przy ocenie uzyskał model rakiety „Diamant", wykonany przez **Juliusza Jarończyka** z Aeroklubu Podhalańskiego.

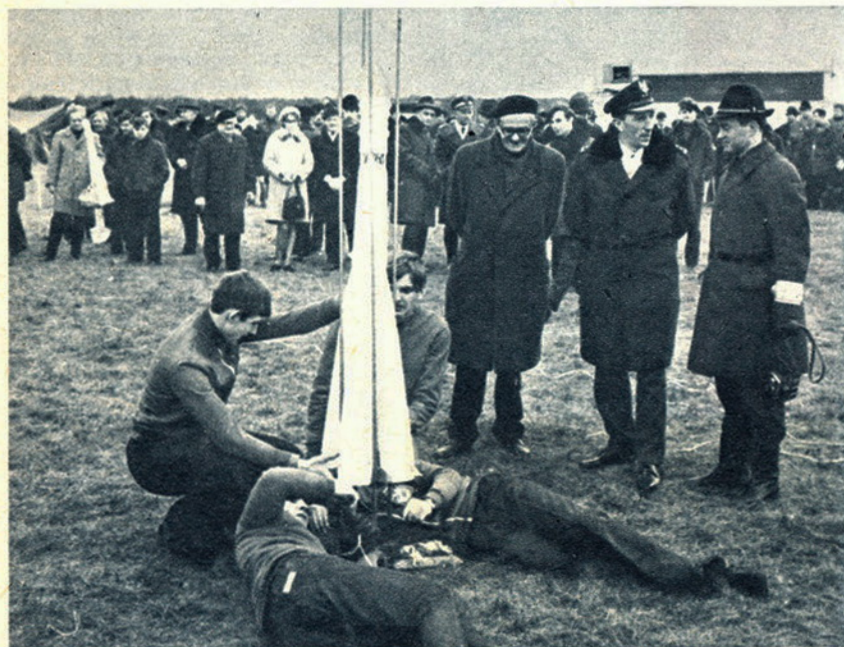
W drugim dniu zawodów odbyła się konkurencja modeli redukcyjnych (makiet), w której brało udział 60 zawodników. W tej konkurencji startowały modele pojazdów rakietowych. Ciężar każdej startującej makiety nie przekraczał 0,5 kG. Wśród widzów wzbudziły duże zainteresowanie loty dużych „Wostoków", „Sojuzów", „Diamantów", „Saturnów" itd. Ciekawostką był lot (poza konkursem) „Wostoka" o długości około 2 m, wykonanego przez Tadeusza Króla z Aeroklubu Grudziądzkiego, ubiegłorocznego zdobywcy pucharu przechodniego imprezy toruńskiej. Wszystkie makiety były wykonane z dużą dokładnością. Startowały one na silnikach o impulsie całkowitym od 10 do 20 Ns.

W tej konkurencji pierwsze miejsce zdobył **Juliusz Jarończyk**, który uzyskał największą ilość punktów w wyniku oceny technicznej i za prawidłowy lot modelu „Diamanta". Sumą 2 530 pkt. zdobył on puchar w tej konkurencji, ufundowany przez Zakłady Włókien Sztucznych „Elana" w Toruniu.

Na zakończenie zawodów odbyła się wspólna uroczysta akademia z udziałem wszystkich uczestników imprezy i zaproszonych gości. Po wysłuchaniu referatu, wygłoszonego przez prof. dra Henryka Mustera na temat: Znaczenie lotu pierwszego człowieka w Kosmos, członek Prezydium ZG TPPR — Czesław Szkudlarz udekorował ośmiu działaczy i zawodników honorową złotą odznaką TPPR. Następnie odczytano wyniki i wręczono najlepszym zawodnikom nagrody i upominki, zaś wszyscy uczestnicy zawodów otrzymali pamiątkowe proporczyki.

Najlepszym indywidualnym zawodnikiem wszystkich konkurencji został **Zygmunt Janecki** z Aeroklubu Ziemi Lubuskiej, zdobywając puchar przechodni IV Ogólnopolskich Zawodów Modeli Rakiet o memoriał Jurija Gagarina oraz nagrodę ZG TPPR w postaci bezpłatnej wycieczki do Związku Radzieckiego.

B. KONICKI



Ekipa Aeroklubu Grudziądzkiego przygotowuje do startu poza konkursem największy model demonstrowany na zawodach — olbrzymiego „Wostoka".
Zdjęcia: B. Koszewski (3) i Z. Szajewski (2)



Zygmunt Janecki (z prawej), najlepszy zawodnik tegorocznego memoriału Gagarina, otrzymuje z rąk członka Prezydium ZG TPPR — Czesława Szkudlarza puchar przechodni imienia pierwszego kosmonauty świata.

DRAMATYCZNY LOT „APOLLO-13"

Gdy 11 kwietnia, o godz. 20 min. 13 czasu warszawskiego, wystartowała z Ziemi wyprawa „Apollo -13" z zadaniem wylądowania na Księżycu w rejonie krateru Fra Mauro, wszystko przebiegało normalnie, jeżeli nie liczyć zmiany w składzie załogi. Mianowicie zastąpiono zagrożonego chorobą Thomasa Mattingly przez Johna Swigerta. Pozostali członkowie załogi to: mający lądować na Księżycu weteran trzech lotów kosmicznych (w tym jednego „Apollo-8" w sąsiedztwo Księżyca) – James Lovell i drugi – nowicjusz – Fred Haise.

NORMALNY przebieg miał też lot ku Księżycowi do wczesnych godzin rannych 14 kwietnia i nic nie zapowiadało dramatu. Jak to często bywa w technice, zwłaszcza lotniczej, groza przyszła zupełnie niespodziewanie.

A oto kronika dramatycznych wydarzeń.

Godz. 3 min. 13. Statek odległy jest od Ziemi o 317 520 km i o 100 000 km od Księżyca. Lovell, który przed chwilą dokonał inspekcji statku wyprawowego LM, stwierdza, że stan jego jest doskonały.

Godz. 4 min. 54. Lovell donosi o awarii zasadniczego systemu zasilania w energię elektryczną. Dwa z trzech wodorotlenowych ogniw paliwowych (stosowanych ze względu na lekkość tego rozwiązania), odmówiły pracy. Jest niedobrze, bo do pokrycia zapotrzebowania energetycznego statku niezbędne jest działanie dwóch ogniw, a sprawne pozostało tylko jedno. Nikt jednak nie zdaje sobie sprawy, że jest bardzo niedobrze i ośrodek naziemny w Houston zaleca tylko wyłączenie wszystkich zbędnych urządzeń.

Godz. 5 min. 54. Lovell stwierdza, że następuje spadek ciśnienia w jednym ze zbiorników tlenu.

Godz. 6 min. 0. Alarmujące odkrycie dokonane w Houston – system energetyczny statku dostarczać będzie energii elektrycznej nie dłużej niż przez 15 minut. To już jest stan na pograniczu katastrofy.

Godz. 6 min. 1. Lovell i Haise przechodzą do kabiny statku wyprawowego LM. Stanowi on bowiem zupełnie samodzielny statek i na szczęście całkowicie sprawny, a jego system klimatyzacyjno-tlenowy i system zasilania w energię elektryczną obliczone są na 4 dni – może nawet 5. Choć niewygodnie, astronauci mogą więc przeżyć w kabinie LM przez taki okres czasu. Urządzenia statku LM muszą jednak zasilać też urządzenia kabiny „Apollo".

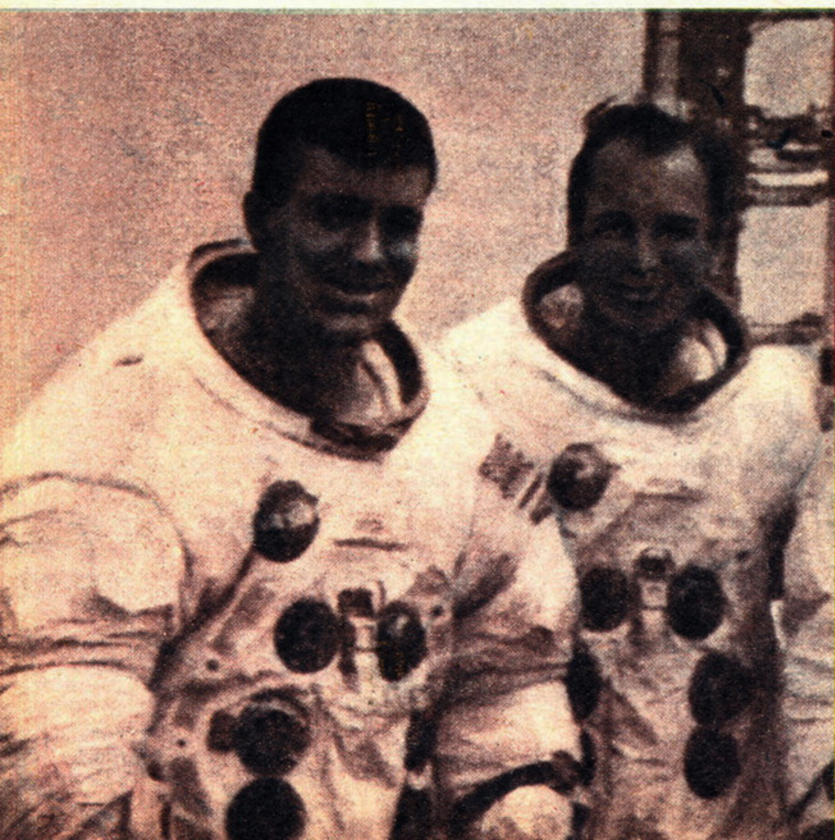
Godziną 6 min. 6. Swigert, który samotnie pozostał w kabinie „Apollo", stwierdził, że w ciągu kilku minut ciśnienie tlenu spadło do połowy poziomu normalnego. Co prawda astronauci ze statku LM mogą przyjść z pomocą swemu koledze, a od biedy nawet przyjąć go jako trzeciego do sprawnej kabiny LM. Wówczas jednak systemy energetyczne kabiny LM zostaną szybko zużyte, a oprócz tego trzeba przecież zachować choćby minimum funkcjonalności kabiny „Apollo", gdyż tylko w niej można wylądować na Ziemi.

Godz. 6 min. 24. Houston odwołuje program lądowania na Księżycu i podejmuje decyzję o awaryjnym powrocie wyprawy na Ziemię. Nie będzie to jednak proste i bezpieczne. Człon rakietowy statku „Apollo", choć wypełniony zapasami 18,5 ton paliwa dla silnika rakietowego, jest ze względu na brak energii elektrycznej i uszkodzenia wewnętrzne w istocie rzeczy bezużytecznym wrakiem, a kabina „Apollo" po wyłączeniu prawie wszystkich urządzeń (łącznie z elektronowymi maszynami liczącymi!) spełnia tylko minimum funkcji, wystarczających zaledwie do utrzymania przy życiu Swigerta.

Na szczęście w pełni sprawny jest statek wyprawowy LM i jego silniki rakietowe. Posługując się więc nimi (najpierw silnikiem służącym planowo do hamowania w czasie lądowania na Księżycu, a później nawet silnikiem napędowym kabiny LM służącym do startu z Księżyca), astronauci mają szansę powrotu w statku „Apollo-LM" w sąsiedztwo Ziemi. Astronauci mają łącznie w statku LM prawie 10,5 tony substancji napędowej dla silników.

Trudna jest jednak decyzja, jak wykonać ten manewr. W odruchu paniki chciałoby się zawrócić ku Ziemi jak najszybciej i rzeczywiście jest to rozważane. Wszakże statek dolatuje dopiero do obszaru oddziaływania Księżyca, leci więc najwolniej (1 km/s), toteż takie zawrócenie ku Ziemi byłoby możliwe (po odrzuceniu uszkodzonego członu rakietowego „Apollo"). Tak, ale zużyto by prawie cały zapas paliwa i praktycznie nie można by wykonać później niezbędnych korektur prędkości i kierunku lotu. Zapada więc decyzja inna. Astronauci pozostają na trajektorii kuksiężycowej. Wiedzie ona bowiem z istoty rzeczy w ten sposób, że statek wleci za Księżyc, obleci jego odwrotną stronę i zawróci ku Ziemi. Niestety, niedokładnie ku niej, ale mijając ją o 30 000 km, przy czym powrót na Ziemię możliwy będzie dopiero 17 kwietnia wieczorem.

O godz. 9 min 4 zostaje więc włączony na 30 s. silnik hamujący statku LM, aby skorygować prędkość i kierunek lotu całego zespołu. W wyniku tego statek wlatuje 15 kwietnia o godz. 1 min. 27 za Księżyc, oblatuje go po drugiej stronie (zbliżając się na wysokość 251 km) i wylatuje zza Księżyca o godz. 1 min. 45, na szczęście prawie dokładnie ku Ziemi. O godz. 3 min. 40 silnik hamujący statku LM zostaje uruchomiony jeszcze raz, tym razem na 4





Członkowie wyprawy księżycowej „Apollo-13". Na zdjęciu z lewej: Fred Haise i James Lovell. Na zdjęciu wyżej: John Swigert.

min. i 24 s., aby wykonać następną korekturę i przyspieszyć lot powrotny ku Ziemi.

Manewr udaje się, a po jego wykonaniu w zbiornikach członu hamującego statku LM pozostało jeszcze paliwa na ok. 4 min. pracy. Można więc będzie wykonać dalsze niezbędne manewry, których precyzja nie jest duża ze względu na stosowanie ręcznego systemu sterowania i opieranie się o namiary trajektorii wykonywane z Ziemi.

Sytuacja jest więc opanowana. Statek LM działa bezbłędnie i podtrzymuje minimum funkcji kabiny „Apollo". Odchylenia w jego działaniu, np. wzrost zawartości dwutlenku węgla w kabinie, dają się usunąć. Cały zespół „Apollo-LM" leci ku Ziemi, zaś kabina „Apollo", w której w ciemnościach i zimnie przebywa ubrany w skafander Swigert, zachowuje niezbędne minimum funkcjonalności.

Daje to poważne szanse ratunku, niestety, są niepewności. Wszystko zależy bowiem od absolutnie bezbłędnego działania urządzeń statku wyprawowego LM, a później od tego, czy wadliwie funkcjonująca kabina „Apollo" umożliwi lądowanie astronautów na Ziemi. Nie ma innego sposobu powrotu na Ziemię, jak w kabinie „Apollo". Na razie, co jakiś czas, docierają do Ziemi kolejne meldunki o występowaniu różnych stosunkowo niewielkich i dających się opanować, ale niepokojących trudności. Astronauci meldują np., że ze statku wydostają się na zewnątrz opary i jakieś szczątki metalowe. Najprawdopodobniej więc człon rakietowy statku „Apollo" jest uszkodzony przez jakiś niewielki wybuch wewnętrzny. Jest to niepokojące dlatego, że jest w nim przecież aż 18,5 ton „aerozyny-50" i czterotlenku azotu, stanowiących wysokoenergetyczne i samozapalające się po zmieszaniu składniki pędne dla silnika rakietowego członu „Apollo". Gdyby więc nastąpiła awaria zbiorników — grozi wybuch.

Kolejna korekta lotu (przy pomocy hamującego silnika rakietowego statku wyprawowego LM) zostaje wykonana 16 kwietnia o godz. 5 min. 31, trwa 14 s. i ma na celu zmianę prędkości lotu tylko o 2 m/s. Wynik jej jest pomyślny. Pomyślnie też działa system klimatyzacyjno-tlenowy kabiny LM, podtrzymujący również warunki życiowe w kabinie „Apollo". Udało się nawet nieco podnieść temperaturę w kabinie „Apollo". Co prawda ciągle występują coraz nowe kłopoty, na szczęście niewielkie i dające się opanować. Udało się też zgromadzić w akumulatorach srebrowo-cynkowych kabiny „Apollo" zasób energii elektrycznej potrzebny na powrót na Ziemię. O godz. 8 min. 13 astronauci mają jeszcze jednak 260 tys. km do Ziemi.

Zostaje ostatecznie opracowany i ogłoszony program powrotu na Ziemię, który nie ulegnie już w zasadzie jakimś istotnym zmianom. Wygląda on następująco. 17 kwietnia o godz. 13 Lovell i Haise powrócą do kabiny „Apollo". O godz. 14 zostanie wykonana ewentualna korektura prędkości i kierunku lotu (oczywiście znowu przy użyciu hamującego silnika rakietowego statku LM). O godz. 15 min. 30 zostanie odrzucony od kabiny „Apollo" uszkodzony człon rakietowy statku „Apollo", a o godz. 17 będzie odrzucony od niej także statek wyprawowy LM. O godzinie 18 min. 53 nastąpi wlot kabiny „Apollo" do atmosfery, zaś o godz. 19 min. 7 jej wodowanie na Oceanie Spokojnym między wyspami Samoa i Nową Zelandią (systemy kabiny „Apollo", przewidziane na 45 min. działania, będą więc musiały działać przez 127 min.)

Cały świat czeka z niepokojem, zaś okręty i statki różnych państw (m. in. ZSRR) przebywające w tych okolicach otrzymują od swych rządów polecenia włączenia się do akcji ratunkowej.

Załoga uszkodzonego statku, choć zmęczona, nadal zachowuje imponujący spokój, opanowanie i sprawność działania, wywiązując się z kolejnych zadań lepiej niż oczekuje Houston.

16 kwietnia o godz. 0 min. 10 nastąpiła jeszcze jedna awaria. Jeden z sześciu akumulatorów elektrycznych statku LM zaczął przegrzewać się, toteż Houston polecił jego wyłączenie. Później okazało się jednak, że prawdopodobnie niesprawny jest wskaźnik temperatury, a nie akumulator. W momencie, gdy wykryto tę awarię, czyli na 43 godz. i 33 min. przed planowanym wodowaniem, zapasy statku określono następująco: tlen — na 174 h, wodorotlenek litu (wchłaniający z atmosfery kabin dwutlenek węgla) — na 164 h, woda — na 166 h, energia elektryczna — na 110 h.

Były to zapasy całkowicie wystarczające na bezpieczny powrót na Ziemię, chyba że nastąpiłyby jakieś nowe awarie urządzeń statków.

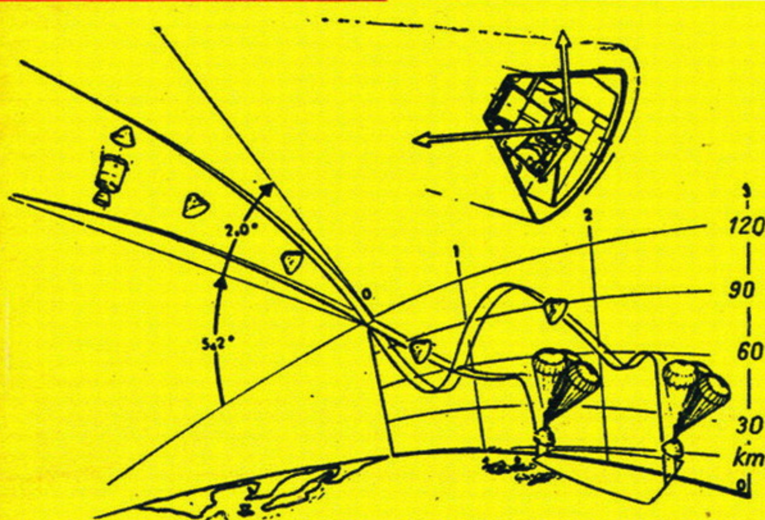
A oto przebieg ostatnich wydarzeń. O godz. 13 min. 53 nastąpiła korekta prędkości o niecały 1 m/s. Wykonano ją przy pomocy 4 silników korekcyjno-orientujących statku LM, które działały przez 23 s. O godz. 15 min. 19 statek był oddalony od Ziemi o 55 960 km i leciał z prędkością 3,44 km/s. O godz. 15 min. 23 nastąpiło pomyślne odrzucenie członu rakietowego statku „Apollo", a o godz. 17 min. 44 także statku wyprawowego LM. Kabina „Apollo" wleciała do atmosfery prawidłowo, ale z rekordowo dużą prędkością 44 500 km/h (normalnie 39 500 km/h) o godz. 18 min. 53. Pancerz kabiny nagrzał się do 2 200 st C, zaś przeciążenia osiągnęły wartość 6 g. O godzinie 19 rozwinęły się małe spadochrony, potem spadochrony główne. Wodowanie kabiny „Apollo" nastąpiło 17 kwietnia o godz. 19 min. 9 w planowanym rejonie w odległości 7 km od oczekującego na nią lotniskowca „Iwo Jima". Bezpośrednio po wodowaniu astronauci zostali wyłowieni przez oczekujące na nich śmigłowce.

Tak zakończyła się najbardziej dramatyczna wyprawa w dotychczasowej historii astronautyki. Przyczyny jej niepowodzenia bada specjalna komisja rządowa USA.

Dr inż. ANDRZEJ MARKS



W ten sposób J. Lovell z wyprawy „Apollo-13" przygotowywał się do chodzenia po Księżycu w specjalnym symulatorze naziemnym ALHT, o 6 stanach swobody.



Powyżej: Schemat powrotu kabiny statku „Apollo-13" z załogą, z niedoszłej wyprawy księżycowej. Wejście statku w atmosferę ziemską musiało nastąpić pod kątem min. 5,2 stopnia i max. 7,2 stopnia. A więc korytarz wlotowy miał tylko 2 stopnie rozwarcia. Obszar wodowania rozciąga się na ok. 1 800 km. Ponieważ jednak naziemny ośrodek kontrolny wie pod jakim kątem kabina wchodzi w atmosferę, miejsce wodowania może być określone z dużą dokładnością.





Wyżej z lewej. Planowany rejon lądowania (krater Fra Mauro) na Księżycu, oglądany w symulatorze w Houston. Wyżej. Nowa kamera filmowa EVA (16 mm), która miała zapewnić wyjątkowo dobre zdjęcia z Księżyca. Niżej. Pierwszy wózek księżycowy MET. Niżej z lewej: Rysunek pokazujący zniszczoną wybuchem zbiornika z tlenem część pokrycia (2 x 5 m) członu silnikowego zespołu „Apollo-13".





AVIATIK B-II

SAMOLOT rozpoznawczo-bombardujący produkowany seryjnie od 1915 r. w Austrii (zakłady „Aviatik") i w Niemczech („Deutsche Aviatik") dla lotnictwa austro-węgierskiego i niemieckiego. Do 1917 r. samoloty Aviatik B-II były używane na wszystkich frontach I wojny światowej. Pod koniec wojny samoloty tego typu zostały wycofane z frontu i przekazane do szkolenia oraz treningu załóg.

W lotnictwie polskim ok. 15 płatowców Aviatik B-II pełniło w latach 1919—1920 służbę w jednostkach liniowych. Wobec braku oryginalnych silników i części zamiennych oraz wprowadzonych poważnych zmian w konstrukcji, wszystkie samoloty Aviatik B-II użytkowane w Polsce odróżniały się od standardowych maszyn produkcji austriackiej.

Aviatik B-II był jednosilnikowym dwumiejscowym dwupłatem konstrukcji drewnianej. Silnik Austro-Daimler o mocy 120 KM. Śmigło dwułopatowe, drewniane. Samoloty użytkowane w Polsce posiadały silniki: Austro-Daimler (120 KM), Argus (120 KM) lub Mercedes Benz (120—145 KM).
Uzbrojenie, 1 k. masz. Browning kal. 7,62 mm, 2 bomby 15 kG.

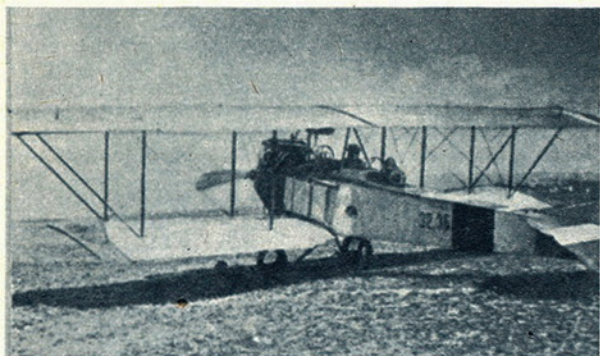
DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 13,90 m, długość — 7,75 m, wysokość — 3,20 m, pow. nośna — 35,20 m².

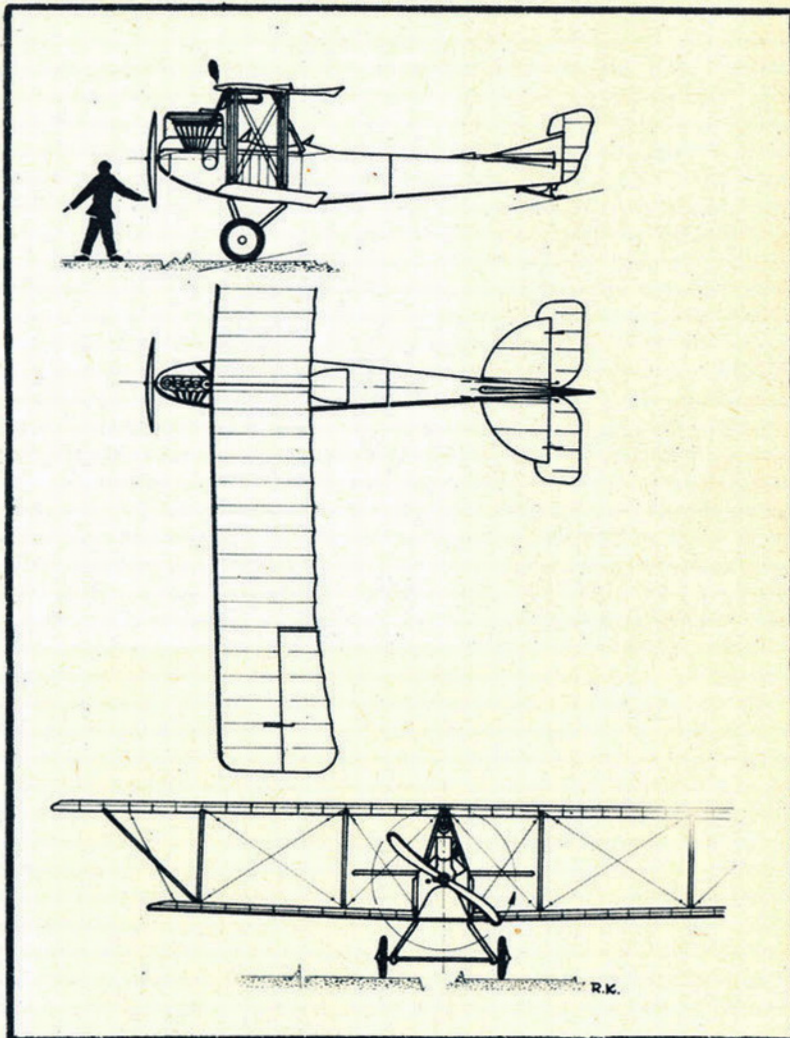
Ciężary: Ciężar własny — 562 kG, ciężar całkowity — 880 kG.

Osiągi: Prędkość max. — 110 km/h, prędkość przelotowa — 105 km/h, prędkość min. — 65 km/h, pułap — 2 500 m, zasięg — 420 km.

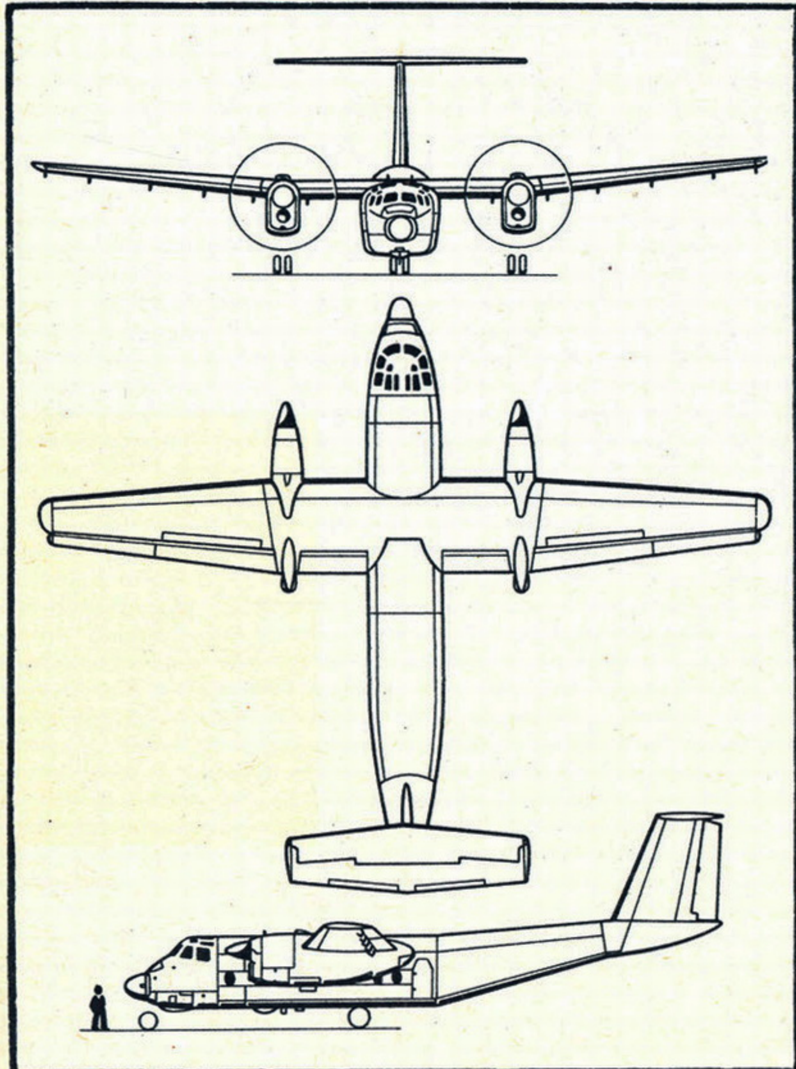
RYSZARD KACZKOWSKI



Samolot dwumiejscowy Aviatik B-II.



KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



DE HAVILLAND DHC-5 „BUFFALO"

W 1962 r. został rozpisany konkurs na transportowy samolot krótkiego startu i lądowania dla armii USA. W konkursie tym wzięło udział 25 firm lotniczych. Dość niespodziewanie zwycięzcą okazała się kanadyjska wytwórnia De Havilland, która wystąpiła z projektem samolotu DHC-5 „Buffalo", będącym rozwinięciem popularnego i dawniej znanego DHC-4 „Caribou". Główna modyfikacja polegała na powiększeniu przekroju kadłuba i zastosowaniu mocniejszych silników turbinowych (w miejsce tłokowych), co w efekcie przyniosło wzrost zabieranego ładunku, przy zachowaniu osiągów. Prototyp samolotu oblatano 9.IV.1964 r. Cztery samoloty dostarczono do oceny do USA (oznaczenie CV-7A), piętnaście zamówiono dla sił zbrojnych Kanady (oznaczenie CC-115), a 12 dla lotnictwa brazylijskiego. Zapowiadana jest 55-miejscowa wersja cywilna DHC-5A.

„Buffalo" jest dwusilnikowym, wolnonośnym grzbietopłatem konstrukcji całkowicie metalowej. Skrzydła mają profil laminarny NACA z rodziny 64 i 63. Wznios 5°, tylko w skrajnych częściach trapezowych. Konstrukcja wielodźwigarowa. Dwuszczelinowe klapy na całej rozpiętości. Skrajne odcinki klap spełniają również funkcje lotek (sterowanie poprzeczne), w czym pomagają im spoilery uruchamiane hydraulicznie.

Kadłub wykonany z duralu o dużej wytrzymałości, ze specjalnie wzmocnioną podłogą, może pomieścić samobieżną rakietę „Pershing", haubicę 105 mm lub niewielką ciężarówkę, albo też 41 żołnierzy względnie 35 spadochroniarzy. W wersji sanitarnej zabiera 24 rannych na noszach i 6 siedzących. Załoga — 3 osoby. Załadowanie sprzętu po rampie w tylnej części kadłuba. Sterowanie hydrauliczne. Podwozie wciągane, o kołach zdwojonych.

Silniki turbinowe T64-GE-10 o mocy 2 850 KM każdy (w wersji amerykańskiej) lub T64 /P2 (2 x 3055 KM) w wersji kanadyjskiej. Zbiorniki integralne w częściach środkowych i gumowe w częściach skrajnych skrzydeł. Całkowita pojemność — 7 900 l.

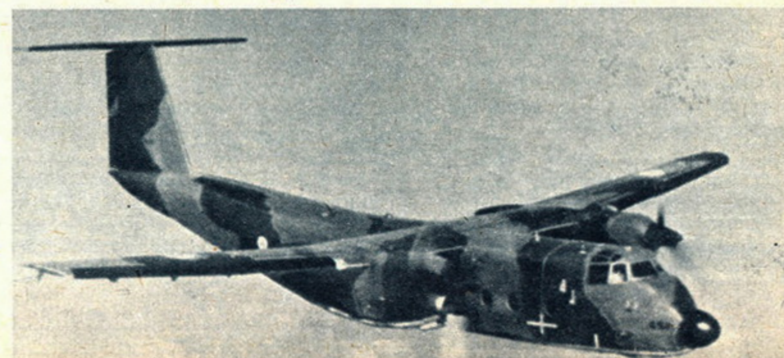
(J. Ś.)

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 29,26 m, długość CV-7A (CC-115) — 23,57 (24,08) m, wysokość — 8,73 m, pow. nośna — 87,8 m², ładownia 48,5 m³.

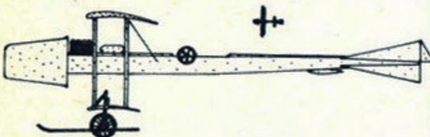
Ciężary: Ciężar własny — 10 505 kG, ładunek (max.) — 6 279 kG, ciężar całkowity (max.) — 18 598 kG.

Osiągi (CV-7A): Prędkość max. (3 000 m) — 435 km/h, prędkość dop. — 537 km/h, prędkość przelotowa (3 000 m) — 435 km/h, prędkość przeciągnięcia — 120 km/h, wznoszenie — 9,5 m/s, pułap — 9 150 m, rozbieg — 317 m, dobieg — 186 m, zasięg max. — 3 490 km, zasięg (max. ładunek) — 815 km.



SŁAWNE KONSTRUKCJE LOTNICZE

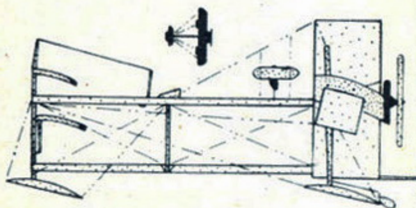
ANDRZEJ GLASS



COANDA (1910)

Zamieszkały w Paryżu Rumun, Henri Coanda, zbudował w 1910 r. samolot, na którym zastosowane zostały dwa nowe rozwiązania konstrukcyjne. Zamiast śmigła miał on otunelowany wentylator, czyli była to pierwsza próba zastosowania napędu, który przyjął się dopiero 50 lat później w postaci dwuprzepływowych silników wentylatorowych. Drugą nowością były wolnonośne skrzydła o grubym profilu. Samolot nie był udany i wykonał tylko krótki skok.

Samolot był dwupłatem. Kadłub wzorowany na kadłubie samolotu Antoinette. Skrzydła o konstrukcji z rur stalowych, z pokryciem klejonym z kilku warstw forniru. Silnik Clerget 50 KM. Rozpiętość – ok. 10 m, pow. nośna – ok. 22 m, ciężar własny – 420 kG, ciężar całkowity – 540 kG.



FABRE (1910)

Pierwszy latający wodnosamolot zbudował Francuz, Henri Fabre. Dnia 28.III. 1910 r. wykonał lot na odległość 500 m. Najdłuższy lot miał 6 km. Samolot ten był jednopłatem o układzie kaczki i o drewnianej konstrukcji. Dźwigary skrzydeł i sterów oraz belki kadłuba – konstrukcji kratowej z listew drewnianych, wykrzyżowanych drewnianymi rozpórkami. Wysoki dźwigar, umieszczony na krawędzi natarcia skrzydła, wystawał ponad skrzydło, a powietrze przelatywało poprzez kratownicę. Pod dźwigarem umocowane były elastyczne listwy-żebra, na które zakładane było płócienne pokrycie, zdejmowane jak żagle z jachtów. Fotel pilota znajdował się na środku górnej belki kadłuba. Usterzenie poziome umieszczone z przodu kadłuba. Samolot miał jeden pływak z przodu i dwa pod skrzydłami. Silnik gwiazdowy, rotacyjny 7-cyl. Gnome 50 KM ze śmigłem pchającym.

Rozpiętość – 14 m, długość – 8,5 m, wysokość – 3,5 m, pow. nośna – 17 m², ciężar własny – 300 kG, ciężar całkowity – 380 kG, prędkość max. – 89 km/h.



PILOT ZAWODOWY

Jak zostać pilotem samolotów pasażerskich, a jak pilotem samolotów wojskowych? — pytają **Piotr Standełło z Katowic, Jacek Pszczółkowski z Ciechanowa i Janusz Kordos z Grodkowa.**

Piloci samolotów pasażerskich w Polskich Liniach Lotniczych LOT rekrutują sie spośród doświadczonych pilotów cywilnych i wojskowych. Nim jednak zasiądą za sterami samolotów pasażerskich w charakterze II pilota, przechodzą półroczne szkolenie teoretyczne i praktyczne, zakończone egzaminami przed państwową Lotniczą Komisją Egzaminacyjną.

Pilotów samolotów wojskowych kształcą natomiast: **Wyższa Oficerska Szkoła Lotnicza** oraz **Szkoła Chorążych Personelu Latającego Wojsk Lotniczych w Dęblinie.** Absolwenci pierwszej ze szkół otrzymują stopień oficerski oraz dyplom inżyniera pilota i służą w jednostkach myśliwskich. Natomiast absolwenci Szkoły Chorążych zostają pilotami wojskowych samolotów transportowych i śmigłowców. Do WOSL przyjmowani są maturzyści, tak z przeszkoleniem wstępnym na szybowcach odbytym w aeroklubach, jak i bez tego przeszkolenia. Do Szkół Chorążych przyjmowani są także maturzyści, na ogół bez przeszkolenia lotniczego. Szczegółowych informacji o przyjęciu do szkół wojskowych udzielają wszystkie **terenowe sztaby wojskowe.**

Podstawowe szkolenie szybowcowe, a potem samolotowe, odbyć można we wszystkich aeroklubach regionalnych. Na szkolenie szybowcowe przyjmowani są kandydaci, którzy uczęszczają do liceum lub technikum i ukończyli 16 lat życia oraz posiadają zezwolenie rodziców na takie szkolenie. Na szkolenie podstawowe na samolotach przyjmowani są piloci szybowcowi II klasy w wieku do 24 lat. Bez zezwolenia rodziców szkolenie praktyczne w powietrzu rozpocząć mozna po ukończeniu 18 lat życia.

ASTRONAUTYKA

Skrzydlata" ma podtytuł tygodnika lotniczego i **astronautycznego.** Niestety astronautyka stanowi tylko niewielką część wszystkich publikacji. Szczególnie mały jest serwis zdjęciowy o tematyce astronautycznej. Sądzę, że właśnie „Skrzydlata" powinna mieć na względzie jak najszerszą popularyzację astronautyki i jej osiągnięć w społeczeństwie. Należy się też liczyć z gronem zapalonych hobbystów, do których i ja należę, zbierających wszystkie informacje i zdjęcia dotyczące osiągnięć kosmonautyki. W imieniu własnym i chyba wszystkich entuzjastów astronautyki proszę o więcej astronautyki w „Skrzydlatej" — pisze **Antoni Zapart ze Złotoryi.**

Z uwagą przeczytaliśmy list naszego Czytelnika. Ze względu na ograniczoną objętość numeru i rozległość tematyki, jaką się zajmujemy, astronautyka z konieczności musi się zamykać w określonych proporcjach. Oczywiście będziemy się starali, w miarę posiadanych możliwości, rozszerzać tematykę astronautyczną w naszym piśmie.

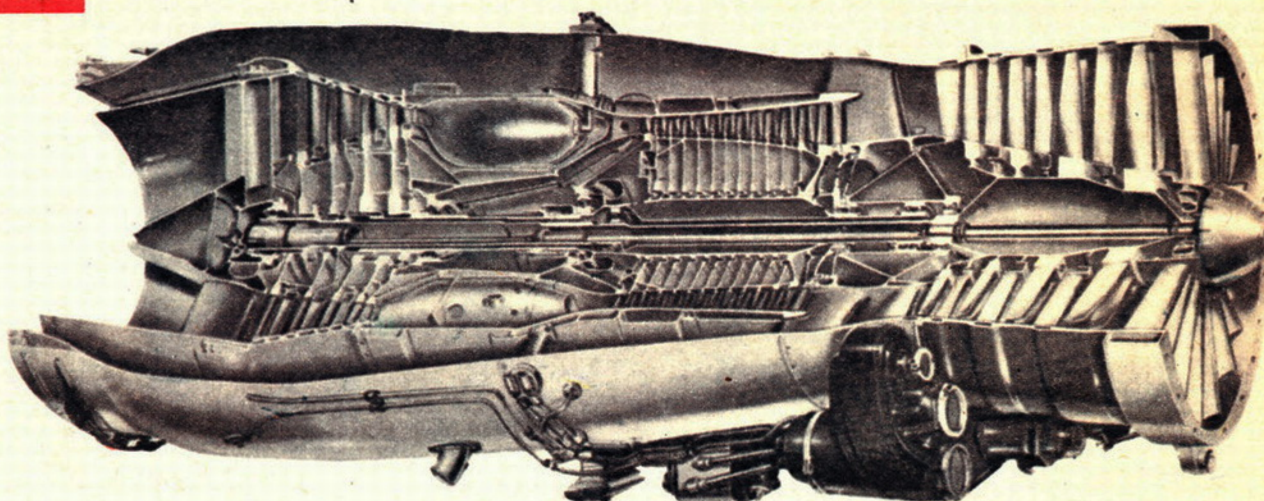
MECHANIK SAMOLOTOWY

Marek Czubak — Słupsk. Pracę mechanika lotniczego otrzymać można m.in. w aeroklubach regionalnych, które znajdują się we wszystkich miastach wojewódzkich (oprócz Koszalina) oraz wielu miastach powiatowych. Przyjęcie do pracy zależy jednak bezpośrednio od możliwości i decyzji przyszłego, ewentualnego pracodawcy.

SKRZYDLATA POLSKA

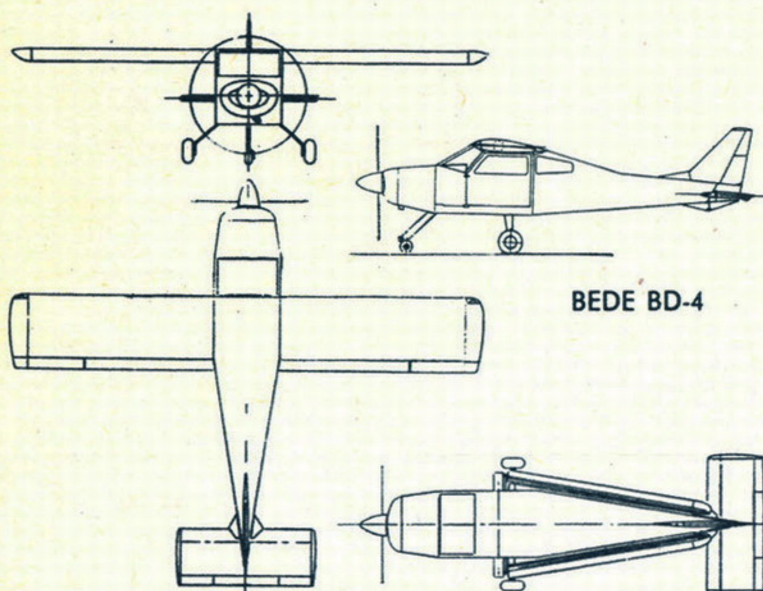
RAKIETĄ PO ŚWIECIE

SILNIK DWUPRZEPŁYWOWY



Przekrój turbinowego silnika dwuprzepływowego „Spey-Junior" o ciągu max. 3 924 kp. Silnik jest stosowany m. in. w samolotach pasażerskich: DH-121, BAC-111 i F-28. Jednostkowe zużycie paliwa (przy prędkości — 790 km/h, na wysokości — 7 600 m i przy ciągu — 1 345 kp) — 0,784 kG/kp/h.

Ciężar własny silnika z wyposażeniem — 918 kG. Długość — 2,8 m, średnica — 0,94 m.



ENDOSKOPIA

Optyczne metody endoskopii (introskopii), służące dotąd w medycynie do oglądania wnętrza niektórych narządów ciała ludzkiego, znalazły ostatnio zastosowanie w przemyśle lotniczym. Wzierniki tego rodzaju są wprowadzane do trudno dostępnych miejsc w konstrukcji silników turbinowych (np. stopni sprężarki oraz komór spalania), a następnie wykonywane są zdjęcia fotograficzne. Na zdjęciach z prawej: Widok urządzenia oraz widok wziernika we wnętrzu silnika RB-203 „Trent".

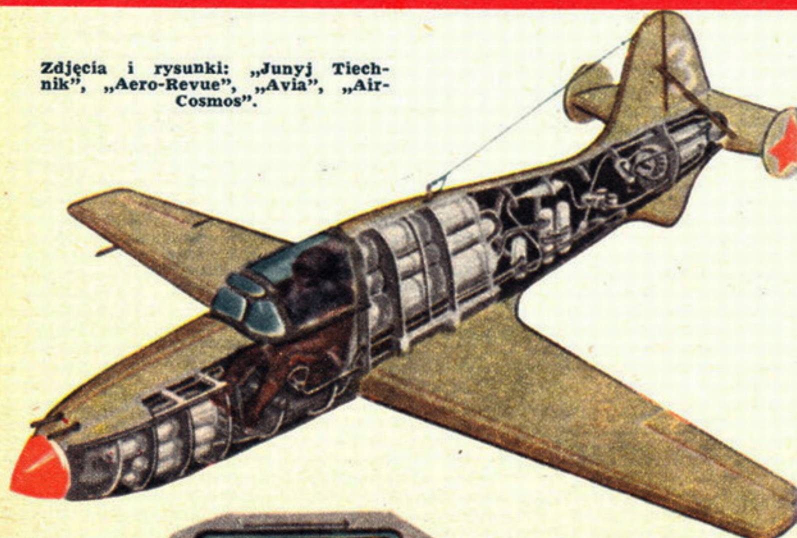




BD - 4

Rysunek stanowi uzupełnienie opisów 2 — 4-miejscowego samolotu BD-4, produkowanego w zestawie części do montażu amatorskiego. Rozpiętość — 7,77 m, długość — 6,67 m, wysokość — 1,88 m, głębokość płata — 1,22 m, profil płata — NACA 64 415, wydłużenie — 6. Ponad 71% krawędzi spływu zajmują klapy blokowane w 4 położeniach: 0,15,30 i 45 stopni. Lotki różnicowe na końcach krawędzi spływu. Silnik o mocy 108 do 200 KM.

Zdjęcia i rysunki: „Junyj Tiechnik", „Aero-Revue", „Avia", „Air-Cosmos".



PIERWSZY RAKIETOWY

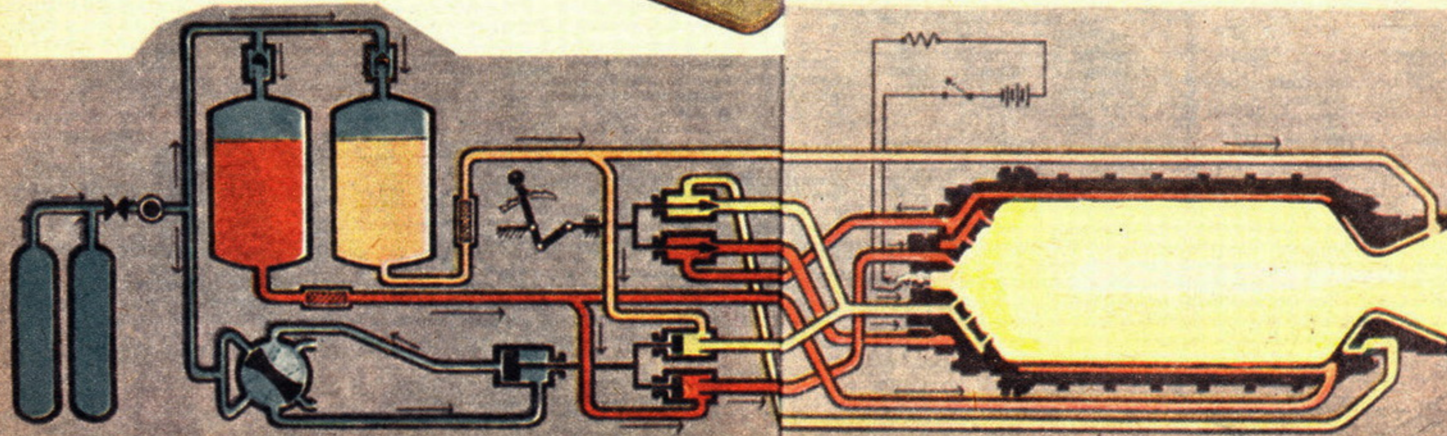
Przekrój perspektywiczny przedstawia pierwszy rakietowy samolot myśliwski BI-1, zbudowany w ZSRR oraz jego silnik na paliwo ciekłe. Na samolocie tym pilot doświadczalny G. Bachcziwandżi wykonał 15 maja 1942 r. pierwszy lot, który trwał 3 min i 9 s. Konstrukcja mieszana. Uzbrojenie: 2 działka 20 mm, zapas amunicji — po 45 pocisków.

Rozpiętość — 6,48 m, długość — 5,25 m, pow. nośna — 7,0 m. Ciężar własny — 958 kG, ciężar całkowity — 1 683 kG. Czas wznoszenia na 6 000 m — 2 min. Max. prędkość obliczeniowa — 900 km/h. Max. prędkość uzyskana — ponad 800 km/h. Czas trwania lotu — 8 do 15 min.



Silnik rakietowy D-1a o ciągu 1 100 kp, konstrukcji inż. Duszkina.

27 marca 1943 r. samolot BI-1 uległ katastrofie przy przekroczeniu prędkości 800 km/h na wysokości 2 000 m. Przyczyną było nie znane wówczas zjawisko kryzysu falowego związane z tzw. barierą dźwięku, do której BI-1 zbliżył się.





LOTNICY POLSCY
NA FRONTACH DRUGIEJ WOJNY ŚWIATOWEJ

WYDANIE SPECJALNE
SKRZYDLATA POLSKA
MAJ 1970

Od pierwszego dnia agresji hitlerowskiej, we wrześniu 1939 r., lotnicy polscy podjęli pełną poświęcenia i bohaterstwa walkę z przeważającymi siłami wroga. Walkę tę prowadzili nieprzerwanie w okresie minionej wojny. Samoloty z biało-czerwoną szachownicą walczyły nad Europą, Afryką, a nawet Azją, zaś od 1944 r. na głównym froncie wojny – radziecko-niemieckim. Lotnicy polscy, gdy otrzymali nowoczesne samoloty wojskowe, dowiedli, że mogą być mistrzami. Uczestniczyli oni w trudnych i ważnych strategicznie operacjach lotniczych. Swoją obecnością w powietrzu przypominali nieustannie niemieckiej Luftwaffe, że walczą nadal, mimo kłamliwej propagandy hitlerowskiej, twierdzącej, że lotnictwo polskie przestało istnieć na zawsze. Udziałem i wynikami w walce lotnicy nasi przyczynili się do ostatecznego zwycięstwa. Stanowili oni czwartą pod względem liczebności i możliwości bojowych siłę powietrzną w lotnictwie sojuszniczym.

Z okazji 25-lecia zwycięstwa, redakcja nasza podjęła próbę zebrania najważniejszych wydarzeń związanych z udziałem lotników polskich na frontach II wojny światowej i opublikowania ich w formie specjalnej wkładki naszego tygodnika. (red)



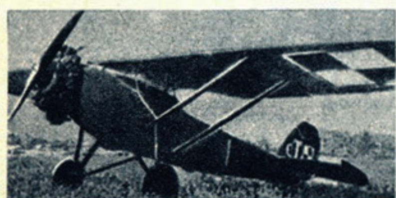
Na samolotach myśliwskich P-11 staczano zwycięskie walki z maszynami hitlerowskimi.



Szczątki pierwszego zestrzelonego samolotu w II wojnie światowej Do-17, przez ppor. pil. Władysława Gnysia.



„Karasie” 42 eskadry rozpoznawczej Armii „Pomorze” na lotnisku polowym Zielonka koło Warszawy.



Jeden z samolotów R-XIII, wchodzący w skład 7 eskadr obserwacyjnych. Niżej: Lotnisko Okęcie w Warszawie. Samoloty myśliwskie oraz samolot bombowy PZL-37 „Łoś”.





WRZESIEŃ 1939

Jednostki lotnictwa polskiego nie zostały zniszczone przez Luftwaffe w pierwszym dniu wojny. Dzień wcześniej znalazły się na przygotowanych uprzednio lotniskach polowych.

Lotnictwo polskie — według płka Władysława Żaczkiewicza — było w stanie wystawić do działań bojowych we wrześniu 1939 r. 390 samolotów bojowych:

7 dywizjonów myśliwskich, łącznie 154 samoloty,

4 dywizjony i eskadrę bombową, łącznie 86 samolotów;

7 eskadr rozpoznawczych i 12 obserwacyjnych, łącznie 154 samoloty.

Niemcy hitlerowskie dysponowały przeciwko Polsce 1929 samolotami (wg. książki C. Bekkera, str. 455).

Polskie lotnictwo myśliwskie zestrzeliło na pewno 150 samolotów (ponadto uszkodzono 50), lotnictwo bombowe i rozpoznawcze 8 oraz obrona przeciwlotnicza 83. Wspomniany C. Bekker podaje w swej książce o wiele większe straty Luftwaffe w kampanii wrześniowej. Wynoszą one: 734 żołnierzy, 285 samolotów zniszczonych 279 uszkodzonych.

Straty polskiego personelu latającego, według niekompletnych danych, wynoszą 234 żołnierzy.

Najlepsze wyniki w zestrzelonych na pewno samolotach uzyskali:

6½ ppor. pil. Stanisław Skalski
4 ppor. pil. Hieronim Dudwał
3½ ppor. pil. Czesław Główczyński
3½ ppor. pil. Włodzimierz Gedymin
3 kpt. pil. Mirosław Leśniewski

Pierwszy samolot hitlerowski (Do-17) w II wojnie światowej zestrzelił 1 września 1939 r. o godzinie 5.20 ppor. pil. Władysław Gnyś z Krakowskiego Dywizjonu Myśliwskiego.

FRANCJA 1940

Po kampanii wrześniowej pierwsza grupa polskich lotników przybyła do Francji w październiku 1939 roku.

Na dzień 14 maja 1940 roku Polskie Siły Powietrzne we Francji przedstawiały się następująco:

Lotnictwo myśliwskie (4 dywizjony). Tylko 1/145 Dywizjon Myśliwski „Warszawski” był całkowicie zorganizowany i przygotowany do walki. Personel pozostałych trzech dywizjonów znajdował się w okresie szkolenia względnie oczekiwania na samoloty.

Lotnictwo bombowe. Jedyny dywizjon osiągnął gotowość bojową 24 maja 1940 roku, ale nie został skierowany do walki.

Lotnictwo rozpoznawcze (2 dywizjony). Pierwszy czekał na samoloty, a drugi znajdował się w okresie przeszkolenia.

W początkach czerwca 1940 roku liczebność polskiego personelu lotniczego we Francji osiągnęła 7 000 ludzi.

W działaniach we Francji wzięło udział jedynie polskie lotnictwo myśliwskie.

W drugiej połowie maja 1940 roku utworzono we Francji 22 klucze myśliwskie. 12 z nich skierowano do dywizjonów francuskich, natomiast 10 rozrzucono po kraju dla obrony centrów przemysłowych. W skład klucza wchodziło od 3 do 7 samolotów.

W maju i w czerwcu 1940 r. 136 polskich pilotów myśliwskich zestrzeliło na pewno 51 samolotów hitlerowskich nad Francją. Poległo 13 pilotów.

Polscy myśliwcy walczyli na samolotach Morane-406, Caudron-714, Curtiss-75, Devoitine-520 i Bloch-152. Cieszyli się opinią doskonałych pilotów, uzyskali wielokrotnie pochwały w rozkazach Armii Francuskiej.



Gen. Władysław Sikorski w jednostce lotnictwa polskiego we Francji (baza Lyon—Bron).

KIERUNEK: WYSPA

Po ewakuacji lotników z Francji i przybyciu na wyspę — do Anglii, cały polski personel latający i techniczny przystąpił do intensywnego szkolenia, nauki języka angielskiego, zaznajamiania ze sprzętem i dostosowania się do nowych warunków organizacyjnych.

Pierwszym pilotem polskim, który zestrzelił nad Anglią samolot hitlerowski (19 lipca 1940 r.), był por. pil. Antoni Ostowicz. Pilot ten zginął jako pierwszy Polak nad Anglią (11 sierpnia 1940 r.).

BITWA O W. BRYTANIĘ



Piloci dywizjonu myśliwskiego 303 powracają po zwycięskich walkach powietrznych.

Bilans zwycięstw lotników polskich w „Bitwie o Anglię” (od 8 sierpnia do 31 października 1940 r.) zamknął się liczbą 203 samolotów hitlerowskich zniszczonych na pewno, 35 zniszczonych prawdopodobnie i 36 uszkodzonych. W krytycznych momentach powietrznych zmagań w obronie Anglii walczyło 141 pilotów polskich. Stanowiło to ponad 15% ogółu pilotów myśliwskich obrony. W końcowej fazie tej bitwy myśliwcy polscy stanowili nawet jedną piątą załóg samolotów myśliwskich broniących Anglii. Straty 33 pilotów.

Zwycięstwa polskich pilotów myśliwskich według przynależności organizacyjnych:

16 — Dywizjon 302
110 — Dywizjon 303
77 — piloci latający w RAF-ie

Zestawienie najlepszych indywidualnych osiągnięć polskich pilotów w „Bitwie o Anglię”:



Wynik celnego strzału. W „Bitwie o Anglię” Polacy zestrzelili 203 samoloty hitlerowskie.



Samoloty typu Hawker „Hurricane”, należące do dywizjonu 302, lądują w szyku po walce.

17 — ppor. pil. Józef Frantisek (pilot czeski), Dyon 303
15 — kpt. pil. Witold Urbanowicz. Dyon 303
8 — sierż. pil. Antoni Głowacki, Dyon 501
8 — por. pil. Zdzisław Henneberg, Dyon 303
8 — ppor pil. Jan Zumbach, Dyon 303

WALKA O ATLANTYK



304 Dywizjon Bombowy Śląski Obrony Wybrzeża stoczył 31 walk powietrznych nad Atlantykiem.

W wielkiej bitwie o Atlantyk; to znaczy o wolną drogę morską między Ameryką i Anglią (od 10 maja 1942 r. do 8 maja 1945 r.), brały udział zarówno floty sprzymierzonych jak i lotnictwo. W tej bitwie uczestniczyła nie tylko Polska Marynarka Wojenna, ale także Polskie Siły Powietrzne. Dywizjon Bombowy 304 od dnia 10 maja 1942 r. skierowano do Dowództwa Obrony Wybrzeża i do końca wojny nieprzerwanie pełnił on służbę nad morzem. Polegała ona na patrolowaniu, stawianiu min, osłanianiu konwojów, bombardowaniu okrętów nieprzyjacielskich i na służbie ratowniczej. Była to ciężka i wyczerpująca praca, choć mało efektowna. Loty wykonywano długie, więc samolot nie mógł zabrać dużego ładunku bomb. Istaniały duże szanse spotkania myśliwców wroga.

Dla dywizjonu pamiętna jest data 16 października 1942 r., kiedy to pojedyńczy „Wellington” stoczył zwycięską walkę z 5-cioma Junkersami Ju-88.

Dywizjon 304 wykonał: 2 452 zadań (21 331 godzin operacyjnych) i atakował 33 okręty podwodne. Ma na swoim koncie zatopione okręty podwodne niemieckie: U-444 i U-321.

Dywizjon stracił podczas działań nad oceanem 70 ludzi z personelu latającego.

Nie tylko dywizjon 304 brał udział w Bitwie o Atlantyk. Pośrednio lub bezpośrednio uczestniczyły w niej wszystkie dywizjony: minując wody nieprzyjaciela, patrolując, bądź pełniąc służbę ratowniczą. Np. dywizjon 307 zestrzelił nad Zatoką Biskajską na pewno 10 samolotów i uszkodził dwa statki wroga.

CIĄG DALSZY NA STR. II



Bombardowanie hitlerowskiego okrętu podwodnego przez samolot Obrony Wybrzeża.

Dywizjon myśliwski dzienny Polskich Sił Powietrznych w Anglii składał się z dwóch eskadr (Flight) po sześć samolotów. Dowódcą dywizjonu był oficer w stopniu majora (S/L), dowódcy eskadr w stopniu kapitana (F/L). Dywizjon w warunkach bojowych miał 24 pilotów. Polskie dywizjony dysponowały na ogół od 28 do 32 pilotami, dzięki czemu w najtrudniejszych okresach walki mogły wykazać się najwyższym wysiłkiem bojowym, który wynosił na dywizjon 48 lotów dziennie w ciągu trzech dni. Po jednym dniu przerwy dywizjon wracał do swych zadań. Dywizjon dysponował 4 samolotami zapasowymi.



Załogi polskiego lotnictwa bombowego zrzuciły 14 708 ton bomb, w tym 1502 tony min.

Dywizjon bombowy ciężki Polskich Sił Powietrznych w Anglii miał dwie eskadry po 6 samolotów. Początkowo przy 24-etatowych załogach dysponował on liczbą do 170 członków załóg, w 1942 roku był bliski 400 ludzi, a pod koniec wojny stan dywizjonu osiągał 530 ludzi. Dysponował on 4 samolotami zapasowymi, a często nawet więcej. Dowódcy — jak w dywizjonie myśliwskim.

OBRONA MIAST ANGIELSKICH



Dywizjony myśliwskie z powodzeniem broniły miast angielskich przed wyprawami bombowymi wroga.

Od października 1940 r. naloty niemieckie nad Anglią odbywały się przeważnie nocą. Luftwaffe bombardowała nie tylko obiekty wojskowe i centra przemysłowe, ale także miasta otwarte, celem nękania ludności cywilnej.

Broniąc zarówno centrów przemysłowych jak miast, myśliwcy mieli sporo zajęcia i to nie tylko w dywizjonach nocnych, ale i dziennych. Te ostatnie latały także w nocy.

307 polski dywizjon nocny w okresie, gdy bronił Liverpool'u, Plymouth i Exeter'u, tj. do 1943 r., wykonał około 1 600 lotów operacyjnych (patrole · nocne). Miał w tym czasie wiele efektownych zestrzeleń.

Warto dla przykładu przytoczyć noc 1 listopada 1941 r, kiedy to w jednym locie załoga podoficerska zestrzeliła dwa samoloty oraz noc z 3 na 4 maja 1942 roku, kiedy to dywizjon zestrzelił 4 samoloty. Piloci polscy uzyskali zwycięstwa nad Norwegią, Biskajami i nad Niemcami.

OPERACJA DIEPPE

Operacja ta — to jakby próba generalna inwazji kontynentu. Lotnictwo myśliwskie miało za zadanie obronę własnych wojsk, biorących udział w tej operacji, przed lotnictwem hitlerowskim, które za wszelką cenę starało się tej operacji przeszkodzić. Wśród ogólnej liczby 50 dywizjonów RAF, było 5 dywizjonów polskich (302, 303, 306, 308, 317). Wykonały one 224 zadania, ubezpieczając własne bombowce. Myśliwcy polscy strącili na pewno 15 samolotów wroga z 37 zestrzelonych w tym dniu. Polskie straty wynosiły 2 pilotów.



Grupa pilotów Polskiego Zespołu Myśliwskiego w Afryce. Zespołem dowodził mjr pil. Stanisław Skalski

POLSKI ZESPÓŁ MYŚLIWSKI

Zespół ten, zwany również „Cyrkiem Skalskiego", sformowano z wybitnych pilotów na propozycję marszałka lotnictwa brytyjskiego sir Sholto Douglasa i wysłano na teren Afryki północnej. Pierwsze loty Polacy rozpoczęli 17 marca 1943 r., a 28 marca odnieśli już pierwsze zwycięstwa, strącając 2 samoloty typu Ju-88.

W okresie walk od 17 marca do 8 maja 1943 r. Polski Zespół Myśliwski zestrzelił na pewno 28½ samolotów, 3 prawdopodobnie i 10 uszkodził. Największy sukces bojowy w tym zespole odniósł kpt. pil. Edmund Horbaczewski, zestrzeliwując 5 samolotów na pewno i jednego uszkadzając.



Ładowanie bomb do polskiego „Wellingtona"

KIERUNEK NIEMCY

Po zwycięskiej bitwie o Anglię lotnictwo brytyjskie prowadzi nieprzerwaną walkę najpierw — by wywalczyć przewagę w powietrzu, następnie o utrzymanie tej przewagi, wreszcie o całkowite zniszczenie potęgi powietrznej Niemiec i przeniesienie wojny na teren Europy. We wszystkich tych poczynaniach bierze czynny udział lotnictwo polskie.

Nasze lotnictwo myśliwskie od 1941 r. już nie tylko jest użyte do obrony Wysp Brytyjskich, ale od czerwca tego roku uczestniczy w działaniach zaczepnych, szukając nieprzyjaciela nad jego własnym terenem, osłaniając wyprawy bombowe, bądź atakując niemieckie węzły komunikacyjne, składnice materiałów pędnych, wyrzutnie bomb latających itp.

Bombardowanie Niemiec oraz niemieckich obiektów wojskowych w krajach okupowanych trwało bez przerwy. W każdej niemal większej brytyjskiej wyprawie bombowej uczestniczyło lotnictwo polskie.

Polskie dywizjony bombowe zrzuciły (23 marca 1941 r.) pierwsze bomby na Berlin; 30 maja tegoż roku w wielkim, pierwszym nalocie 1 000 samolotów na Kolonię brały udział 104 samoloty polskie i to nie tylko samoloty z dyonów bombowych, lecz również kilkanaście załóg, które przechodziły szkolenie. W okresie wojny, startując z baz brytyjskich, nad Essen było około 420 samolotów polskich, nad Bremen, Hamburgiem i Kolonią — około 400. Ostatni większy polski nalot miał miejsce na Berchtesgaden (25 kwietnia 1945 r.).

Polskie lotnictwo bombowe od lipca 1940 r. do 8 maja 1945 r. zrzuciło 14 708 ton bomb, w tym 1 502 tony min.

RUCH OPORU W KRAJU

Lotnicy polscy przebywający w kraju wzięli czynny udział w działalności organizacji podziemnych. Przystąpili do tworzenia grup i oddziałów lotniczych. Wola walki, nienawiść do okupanta hitlerowskiego — były potężnym impulsem do pracy konspiracyjnej. Należy wymienić kilka kierunków działania: wywiad lotniczy (zdobycie informacji o doświadczalnej stacji w Peenemünde i przekazanie jej do Londynu, zdobycie i opracowanie planów broni „V" — grupa inż. Antoniego Kocjana) oraz przekazanie najcenniejszych części i rysunków do Anglii (przewieziono samolotem, który lądował w kraju, a następnie w nocy z 25 na 26 lipca 1944 r. wystartował do Włoch); przygotowanie lądowisk dla samolotów sojuszniczych latających z Włoch (akcja „Most"); rozpracowanie lotnisk użytkowanych przez Niemców; przyjmowanie zrzutów.



Zrzut zasobników nad Mokotowem w okresie Powstania Warszawskiego w 1944 r.

Oddzielną kartę stanowiła działalność Batalionu Strzelców Spadochronowych „Parasol". Wspomnieć trzeba o brawurowym ataku na lotnisko Bielany (3 maja 1944 r.), podczas którego zniszczono 5 samolotów hitlerowskich. W podziemnej Warszawie wydawano jedyne w Europie pismo młodzieży lotniczej „Wzlot". Na polu mokotowskim przeprowadzono zawody modeli latających — fakt niespotykany w innych krajach będących pod okupacją hitlerowską.

Oddziały dywersyjno - wywiadowcze zrzucone przy użyciu spadochronów współdziałały z partyzantami Armii Ludowej. Oddziały partyzanckie AL wysadzały transporty kolejowe, składy broni i amunicji, zestrzeliły kilka samolotów wroga oraz zniszczyły wiele maszyn hitlerowskich na lotniskach. Między innymi w nocy z dnia 10 na 11 marca 1944 r. oddział batalionu AL im. Bema wykoleił niemiecki pociąg ze sprzętem lotniczym w powiecie Radomsko, na linii Kołuszki — Częstochowa. 3 Brygada AL im. Bema stoczyła w rejonie wsi Ewina (pow. Radomsko) bój z jednostkami hitlerowskimi w sile 6 tysięcy żołnierzy wspartych lotnictwem, czołgami i samochodami pancernymi. Walka ta miała miejsce w nocy z dnia 12 na 13 września 1944 r.



Konspiracyjne czasopismo młodzieży lotniczej „Wzlot".

GRIGORIEWSKOJE



Poczet sztandarowy 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa" na lotnisku Grigoriewskoje.

Dzień 22 lipca 1943 roku jest datą znamienną w historii ludowego Lotnictwa Polskiego. Tego dnia na lotnisko Grigoriewskoje przybyły samochody ciężarowe zapełnione młodymi ludźmi. Byli to żołnierze z oddziałów 1 Dywizji Piechoty im. T. Kościuszki, którzy mieli stanowić personel pierwszej polskiej eskadry lotniczej.

Dnia 20 stycznia 1943 r. z eskadry tej powstał 1 Pułk Myśliwski, który otrzymał nazwę „Warszawa". 1 kwietnia 1944 r. przystąpiono do formowania 2 Pułku Nocnych Bombowców „Kraków". Mówiąc o tworzeniu wspomnianych jednostek, trzeba pamiętać, że żołnierze tych pułków w większości szkoleni byli od podstaw.

W przeciwieństwie do oddziałów polskich w Anglii, dokąd przybywali lotnicy w większości już wyszkoleni, a nawet mający doświadczenia bojowe — w Związku Radzieckim nasi lotnicy musieli przejść cały proces szkolenia lotniczego, gdyż do tej pory nigdy nie latali. To, że jednostki już w sierpniu 1944 r. rozpoczęły walkę z wrogiem, należy zawdzięczać instruktorom radzieckim, którzy z poświęceniem szkolili pilotów polskich, a następnie dzielili się z nimi swoim doświadczeniem bojowym.

INWAZJA

Tak zwany „Dzień D" rozpoczął inwazję kontynentu (6 czerwca 1944 r.). Zadania lotnictwa bombowego polegały na paraliżowaniu węzłów komunikacyjnych i bombardowaniu niemieckich transportów. Lotnictwo myśliwskie osłaniało



Całe lotnictwo polskie uczestniczyło w inwazji 6 czerwca 1944 r. 309 dywizjon w locie bojowym.

własną flotę i własne bombowce, starając się nie dopuścić samolotów nieprzyjacielskich, które miały zadanie przeszkodzić inwazji. Tego dnia lotnictwo polskie w całości uczestniczyło w inwazji. Wykonało ono 255 lotów bojowych, a 7 czerwca 275 lotów bojowych. Dywizjony 306 i 315 zestrzeliły na pewno 16 samolotów hitlerowskich.

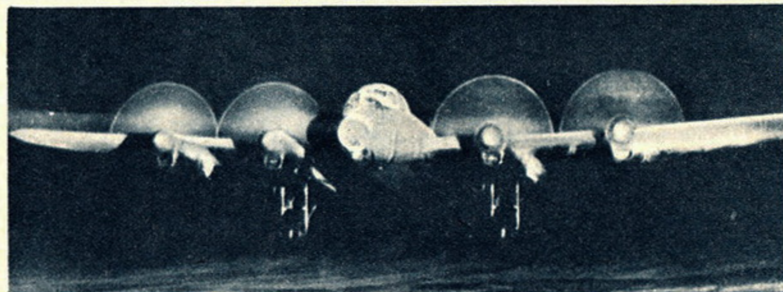
SPADOCHRONIARZE

Polską Samodzielną Brygadę Spadochronową sformowano w Anglii z 4 Kadrowej Brygady Strzelców. Wzięła ona udział w desancie pod Arnhem (Holandia), we wrześniu 1944 roku. Straciła wówczas wielu spadochroniarzy. Organizatorem i pierwszym dowódcą brygady był gen. Stanisław Sosabowski. W kwietniu 1945 roku stan brygady wynosił około 4 150 oficerów i szeregowych.

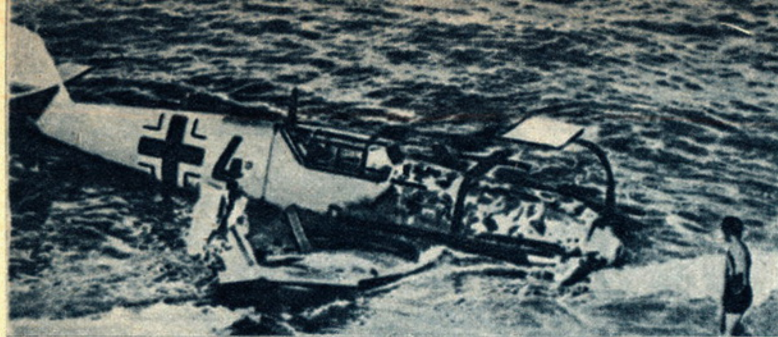
Zadaniem Polskiego Samodzielnego Batalionu Specjalnego, utworzonego w Związku Radzieckim, było szkolenie żołnierzy do walki na tyłach wroga. Żołnierze zrzucani w małych grupach przy użyciu spadochronu spełniali zadania dywersyjno-wywiadowcze. Oddziały batalionu operowały nie tylko na terenie okupowanej Polski ale również na obszarze Niemiec hitlerowskich. Między innymi działały grupy: ppor. Jana Miętkiego, por. Tadeusza Dąbrowskiego, mjr Józefa Sobiesiaka, ppor. Kazimierza Cieliszaka.

Pod Arnhem.





Czterosilnikowy samolot bombowy przed startem na Niemcy.



Polscy piloci myśliwscy zestrzelili na pewno w II wojnie światowej 999 samolotów hitlerowskich.

WYKAZ INDYWIDUALNYCH ZWYCIĘSTW PILOTÓW MYŚLIWSKICH (1.09.1939 • 6.05.1945)

mjr Stanisław Skalski	22
ppłk Witold Urbanowicz	19
ppor. Józef František	17
kpt. Eugeniusz Horbaczewski	16½
kpt. Bolesław Gładych	14
mjr Jan Zumbach	12½
mjr Marian Pisarek	12
ppłk Aleksander Gabszewicz	9½
mjr Henryk Szczęsny	9½
ppor. Michał Maciejowski	9½
por. Mirosław Ferić	9½
st. sierż. Aleksander Chudek	9
mjr Jan Falkowski	9
kpt. Antoni Głowacki	8½
por. Stanisław Brzeski	8½
kpt. Zdzisław Henneberg	8½
mjr Wacław Król	8½
por. Eugeniusz Szaposznikow	8½
ppor. Adolf Pietrasik	8
kpt. Witold Łokuciewski	8
kpt. Henryk Pietrzak	7½
por. Józef Jeka	7½
kpt. Bolesław Drobiński	7
ppor. Marian Bełc	7
sierż. Stanisław Karubin	7
kpt. Karol Pniak	6½
mjr Wacław Łapkowski	6
mjr Stefan Janus	6

Uwaga: W zestawieniu uwzględniono jedynie samoloty zaliczone jako zestrzelone na pewno, przy czym nie podano ułamków mniejszych od połowy samolotu. Stopnie wojskowe pilotów na dzień 6 maja 1945 r.



Po lewej — mjr. pil. Stanisław Skalski, po prawej — ppłk pil. Witold Urbanowicz.

BALONY

Polska Eskadra Balonowa w Anglii składała się z 6 oficerów i 148 podoficerów i szeregowych. Początkowo w grupie balonowej broniącej miasta oraz portu Glasgow eskadra polska zajęła 12 posterunków balonowych. Z kolei broniła miasta i bazę Rosyth, a od lipca 1944 Londyn przed latającymi bombami. Zajmowała wtedy 22 stanowiska balonowe. Eskadra użytkowała balony angielskie i amerykańskie.

ZRZUTY

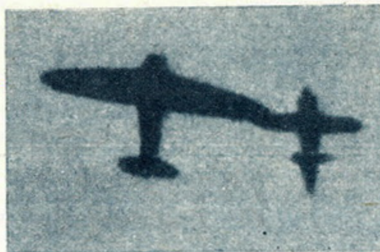


Zrzutów dokonywano na terenie całej okupowanej Europy

301 dywizjon, który odbywał loty nad Polskę z Anglii, po przeniesieniu do Włoch wykonał na korzyść Powstania Warszawskiego 97 zadań (około 800 godzin). Były to loty nad terenem silnie bronionym, długie, niebezpieczne i uciążliwe oraz w bardzo trudnych warunkach pogodowych. Sytuację pogarszał fakt, że trasę należało przebyć dwukrotnie, nie mając możliwości lądowania. Ogółem lotnictwo polskie w Anglii zrzuciło materiałów: w Polsce 292 tony, w innych krajach 1 284 tony. Łącznie 1 576 ton.

Samoloty ludowego Lotnictwa Polskiego oraz samoloty radzieckie zrzuciły w okresie Powstania Warszawskiego ponad 139 ton produktów żywnościowych, 146 moździerzy, 505 rusznic przeciwpancernych, 1 189 karabinów, 1 478 pistoletów maszynowych, działko 45 mm, setki tysięcy sztuk pocisków i granatów oraz około 300 kG medykamentów.

OBRONA LONDYNU



Polscy piloci myśliwscy strącili 190 latających bomb V-1.

Zadania lotnicze polegały na zestrzeliwaniu bomb latających, zanim te dolecą do Londynu (od 16 czerwca 1944 r. do 25 marca 1945 r.). W obronie tej uczestniczyło Polskie Skrzydło Myśliwskie 133, dywizjony 306, 315 i 317 (latające na samolotach typu „Mustang"). Łącznie Polacy zestrzelili 190 bomb latających.

Pierwszym Polakiem, który zestrzelił latającą bmombę V-1 (16 czerwca 1944 r), był sierż. pil. S. Domański.

WARKA

Dnia 23 sierpnia 1944 r. ludowe Lotnictwo Polskie przeszło swój chrzest bojowy. Tego bowiem dnia samoloty 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa" i maszyny 3 pułku Lotnictwa Szturmowego atakowały skutecznie zgrupowanie czołgów hitlerowskich w rejonie Warki. Dla upamiętnienia tego historycznego wydarzenia dzień 23 sierpnia obchodzony jest od 1950 r. jako święto Lotnictwa Polskiego.

Według stanu pod koniec wojny, w ludowym Lotnictwie Polskim było ponad 15 tysięcy żołnierzy. Dysponowano 12 pułkami bojowymi i 5 pułkami pomocniczymi (sanitarnym, transportowym, korygująco-rozpoznawczym, zapasowym i łącznikowym). Polacy latali również w jednostkach radzieckich.

W lotnictwie polskim na Zachodzie służyło, według stanu z roku 1944, około 14 tysięcy żołnierzy. Poza 15 dywizjonami bojowymi istniały jednostki pomocnicze (np. dywizjon budowy lotnisk). W 80 angielskich dywizjonach latało około 280 pilotów polskich. W lotnictwie transportowym 4 Polki wylatały łącznie 2 500 godzin, przeprowadzając 1 500 samolotów różnych typów. Ogółem w lotnictwie transportowym latało 399 lotników polskich. Dostarczyli oni 12 084 samoloty różnych typów, przewieźli 25 tysięcy pasażerów i 1 500 ton ładunku.

GANDAWA

Lotnisko w Gandawie, gdzie stacjonowało polskie 131 Skrzydło Myśliwskie, zostało zaatakowane przez kilkadziesiąt samolotów niemieckich. Dywizjony 308 i 317, wracając z lotu bojowego, przechwyciły Niemców atakujących i w walce z nimi odniosły zwycięstwo, zestrzeliwując na pewno 18 samolotów. Straty własne wyniosły w tym dniu 2 pilotów i 3 mechaników zabitych na ziemi.

Próba niemieckiego ataku nie opłaciła się. Podobnie jak w Gandawie, również i na innych lotniskach Niemcy ponieśli duże straty w sprzęcie i ludziach.

OFENSYWA STYCZNIOWA



Pułk lotnictwa szturmowego na lotnisku polowym.

Wielka ofensywa styczniowa w 1945 r., która przyniosła wolność całości ziem polskich, przeprowadzona została przy czynnym współudziale ludowego Lotnictwa Polskiego.

W walkach o wyzwolenie Warszawy jednostki ludowego Lotnictwa Polskiego wykonały 2 937 lotów bojowych. Zniszczono 332 działa, 267 samochodów, 18 wagonów i parowozów, zabito około 2 500 hitlerowców.

Dnia 19 stycznia 1945 r. 1 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa" osłaniał defiladę w wyzwolonej Warszawie. Eskadry 3 Pułku Lotnictwa Szturmowego — w składzie 27 samolotów — przeleciały nad trybuną honorową znajdującą się przed Dworcem Głównym.

NAD POMORZEM

Podczas kampanii pomorskiej polska dywizja lotnicza nieustannie wspierała jednostki 1 Armii Wojska Polskiego. Eskadry lotnicze atakowały duże zgrupowania wroga okrążonego w rejonie Piły. W lotach tych wyróżnili się piloci pułku szturmowego. Polskie samoloty uczestniczyły w przełamaniu Wału Pomorskiego. Z kolei walczyły w rejonie Kołobrzegu, prowadziły rozpoznanie umocnień wroga, atakowały transporty hitlerowskie na Bałtyku. Wykryto i zniszczono wyrzutnie V-2.



Samoloty Ił-2 atakują pozycje obronne wojsk hitlerowskich na Pomorzu

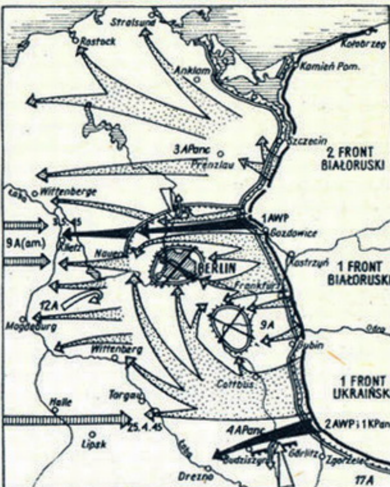
Eskadry polskich „Jaków" w locie bojowym w rejonie Bałtyku.

W okresie dwóch miesięcy 4 Mieszana Dywizja Lotnicza przeprowadziła 850 lotów bojowych. Zniszczono 322 samochody, 34 działa artyleryjskie, 21 parowozów, 193 wagony, 9 cystern z paliwem, kilkanaście czołgów, 1 samolot oraz zatopiono 5 jednostek morskich.

PRZECIWKO ODRZUTOWCOM

W czasie ubezpieczania wyprawy bombowej (9 kwietnia 1945 r.) w rejonie Hamburga piloci polskich dywizjonów myśliwskich 309 i 306 zestrzelili bez własnych strat 4 samoloty odrzutowe typu Me-262 (trzy odrzutowce strącili piloci 309 dywizjonu, a jednego pilot 306 dywizjonu).

OPERACJA „BERLIN"



Szkic poglądowy bitwy o Berlin, toczonej przez ludowe Wojsko Polskie (16.4 — 8.5.1945 r.).

Podczas operacji berlińskiej jednostki ludowego Lotnictwa Polskiego wykonały 2 282 loty bojowe. Zniszczono 126 dział, 40 moździerzy, 505 samochodów, 20 czołgów, 12 samolotów, 75 parowozów i wagonów kolejowych, 7 składów, 80 wozów oraz zabito 2 860 faszystów.

W okresie operacji berlińskiej wiele zadań wykonały polskie jednostki lotnictwa pomocniczego: 12 pułk Lotnictwa Sanitarnego, który ewakuował z pola bitwy setki rannych żołnierzy, 17 pułk lotnictwa łącznikowego, który zapewniał łączność i dowodzenie w walce, 13 pułk lotnictwa transportowego, który dostarczał amunicję, żywność i inne środki potrzebne żołnierzowi frontowemu, a także eskadry łącznikowe.

*

Nad Łabą i Hawelą spotkali się w powietrzu lotnicy polscy, zwycięsko walczący z hitlerowską Luftwaffe na froncie wschodnim i zachodnim.

W dniu zakończenia II Wojny Światowej lotnictwo polskie dysponowało na froncie wschodnim 12 pułkami bojowymi, natomiast na froncie zachodnim 15 dywizjonami bojowymi.

Front Wschodni

1 **Dywizja Lotnicza**
3 Pułk Lotnictwa Bombowego
4 Pułk Lotnictwa Bombowego
5 Pułk Lotnictwa Bombowego

2 **Dywizja Lotnicza**
6 Pułk Lotnictwa Szturmowego
7 Pułk Lotnictwa Szturmoweko
8 Pułk Lotnictwa Szturmowego

3 **Dywizja Lotnictwa Myśliwskiego**
9 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego
10 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego
11 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego

4 **Pomorska Mieszana Dywizja Lotnicza**
1 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa"
2 Pułk Nocnych Bombowców „Kraków"
3 Pułk Lotnictwa Szturmowego

Front Zachodni

300 Dywizjon Bombowy Ziemi Mazowieckiej
301 Dywizjon Bombowy Ziemi Pomorskiej
302 Dywizjon Myśliwski Poznański
303 Dywizjon Myśliwski Warszawski
304 Dywizjon Bombowy Ziemi Śląskiej
305 Dywizjon Bombowy Ziemi Wielkopolskiej
306 Dywizjon Myśliwski Toruński
307 Nocny Dywizjon Myśliwski Lwowski
308 Dywizjon Myśliwski Krakowski
309 Dywizjon Myśliwsko-Rozpoznawczy
315 Dywizjon Myśliwski Dębliński
316 Dywizjon Myśliwski Warszawski
317 Dywizjon Myśliwski Wileński
318 Dywizjon Myśliwsko-Rozpoznawczy Gdański
663 Dywizjon Współpracy z Artylerią.

DOKOŃCZENIE NA STR. IV



Piloci 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa” ppor. Edward Chromy i ppor. Stefan Łazar.

★

Lotnicy polscy swą odwagą, męstwem i poświęceniem zdobyli sobie powszechne uznanie sojuszników. Za zasługi bojowe i ofiarność otrzymali oni wiele wysokich odznaczeń bojowych polskich i zagranicznych.

Polska Ludowa wysoko oceniła ofiarność, waleczność i bohaterstwo żołnierzy naszego lotnictwa. Najbardziej zasłużoną 4 Mieszaną Dywizję Lotniczą wyróżniono Krzyżem Grunwaldu II klasy. Sztandary pułków lotniczych udekorowano Orderami Virtuti Militari V klasy. Za męstwo i waleczność, wykazane w czasie działań bojowych, 510 oficerów, podoficerów i szeregowych otrzymało 662 odznaczenia polskie i radzieckie.

Lotnicy Polskich Sił Powietrznych w okresie 1940—1945 otrzymali 7 Orderów Virtuti Militari IV klasy, 1125 Orderów Virtuti Militari V klasy, 3122 Krzyży Walecznych po raz pierwszy, 2174 Krzyże Walecznych po raz drugi, 1432 Krzyże Walecznych po raz trzeci, 426 Krzyży Walecznych po raz czwarty oraz wiele innych.



Zakończenie wojny w 4 Mieszanej Dywizji Lotniczej.

★

Ludowe Lotnictwo Polskie wykonało 13 624 loty na korzyść walczących wojsk na froncie o łącznym czasie 13 976 godzin. Spośród wszystkich wykonanych lotów 5867 przypada na jednostki bojowe. Pozostałe loty wykonały pułki lotnictwa pomocniczego.



Polskie samoloty nad Berlinem.

★

SAMOLOTY NA KTÓRYCH LATALI POLACY W OKRESIE II WOJNY ŚWIATOWEJ

myśliwskie ● P-7, P-11, Morane MS-406, Caudron C-714, Bloch-152, Dewoitine D-520, Curtis-75, Hurricane, Spitfire, Mustang, Defiant, Jak-1, Jak-9.

myśliwsko-bombowe ● Mosquito, Beaufighter.

bombowe ● PZL-23, PZL-37, Battle, Mitchell, Wellington, Liberator, Lancaster, Halifax, Po-2, Pe-2.

rozpoznawczo-obserwacyjne ● PZL-23, RWD-14, R-XIII, Lysander.

★

Wyniki działań lotnictwa polskiego w II Wojnie Światowej zostały okupione znacznymi stratami. Łącznie w kampanii wrześniowej, w walkach w obronie Francji i Wielkiej Brytanii oraz w działaniach na szlaku bitewnym od Warki do Łaby, straciliśmy ponad 2 500 lotników.

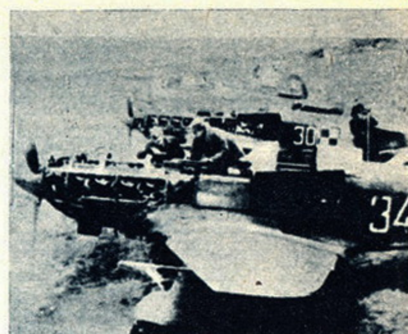
Prochy lotników rozsiała wojna po całej Europie, a nawet w Afryce i Azji. Wielu lotników zginęło nad Bałtykiem, nad Kanałem La Manche i Atlantykiem.

★

W Anglii, w Northolt, wystawiono lotnictwu polskiemu pomnik z angielskim napisem: „W dowód pamięci poległym lotnikom polskim”. Wyryto na nim również zdanie tej treści: „Stoczyłem dobrą walkę, zakończyłem zadanie, wierzyłem”. Obok wszystkich odznak i numerów dywizjonów podano nazwy miast, gdzie stacjonowały oraz kraje, nad którymi stoczyły walki.



Pomnik w Northolt.



Mechanicy polscy dokonują przeglądu technicznego samolotów typu Jak-9.

★

Ogółem polskie jednostki lotnicze, walczące przeciwko Niemcom hitlerowskim na wszystkich frontach II Wojny Światowej, wykonały około 110 tysięcy lotów bojowych, zestrzeliły na pewno 999 samolotów wroga. Łącznie z maszynami strąconymi prawdopodobnie i uszkodzonymi polscy piloci strącili 1503 samoloty. Lotnictwo bombowe zrzuciło ponad 15 tysięcy ton bomb. Ponadto polscy piloci zniszczyli 190 bomb latających V-1 oraz znaczną ilość sprzętu bojowego: okrętów, czołgów, dział artyleryjskich, moździerzy, samochodów i wiele innych środków transportu kolejowego i morskiego.

SZLAK BOJOWY LUDOWEGO LOTNICTWA POLSKIEGO.

SZLAK BOJOWY

TERENY DZIAŁAŃ BOJOWYCH

DZIAŁALNOŚĆ LOTNIKÓW POLSKICH NA ZACHODZIE W LATACH 1940—1945.

SZLAKI LOTÓW KOMUNIKACYJNYCH I SPECJALNYCH

SZLAKI DOSTAWY SAMOLOTÓW

WYDANIE SPECJALNE tyg. „Skrzydlata Polska” (nr 19 z dnia 10 maja 1970 roku) z okazji 25-lecia zwycięstwa nad faszyzmem. MAJ 1970 R. Wkładkę opracował TADEUSZ MALINOWSKI.